



CAMPOLIDE

BOLETIM DA C.P.

BOLETIM DA C.P.

N.º 242

AGOSTO — 1949

ANO 21.º

LEITOR: O melhor serviço que podes prestar ao «Boletim da C. P.» é angariar novos assinantes. Serás, assim, o nosso melhor colaborador.

FUNDADOR: ENG.º ALVARO DE LIMA HENRIQUES

PROPRIEDADE

da Companhia dos Caminhos
de Ferro Portugueses

DIRECTOR

Eng.º Roberto de Espregueira Mendes

EDITOR: ANTÓNIO MONTÊS

ADMINISTRAÇÃO

Largo dos Caminhos de Ferro
— Estação de Santa Apolónia

Composto e impresso na Tipografia da «Gazeta dos Caminhos de Ferro», Rua da Horta Sêca, 7 — Telefone 20158 — LISBOA

Saudação

NICIEI há quase 41 anos a minha carreira na C. P., praticando durante alguns anos nas estações, nos trens, nas Inspeções de Secção e nas Inspeções Principais, hoje Circunscrições da Exploração. Neste período tive ocasião de apreciar o trabalho detalhado de cada agente em todos os ramos de serviço, as dificuldades que tinham de vencer para o executar, o esforço físico e mental que cada função exigia, os serviços que podiam originar mais faltas, as razões aceitáveis para a sua justificação, as necessidades mais prementes para descanso e conforto do pessoal, etc., etc..

Os ensinamentos colhidos neste longo período de prática em contacto permanente com todo o pessoal que executa o serviço em toda a rede permitiram-me, no exercício de funções mais elevadas até à de Chefe da Divisão da Exploração que hoje tenho a honra de exercer, apreciar a dedicação do pessoal pela Empresa que serve e por tal motivo lhe dirijo, nesta oportunidade que o «Boletim da C. P.» proporciona à Divisão da Exploração, uma afectiva saudação e um esclarecimento à sua leal cooperação.

ALBERTO DE SOUSA E LIMA RÊGO

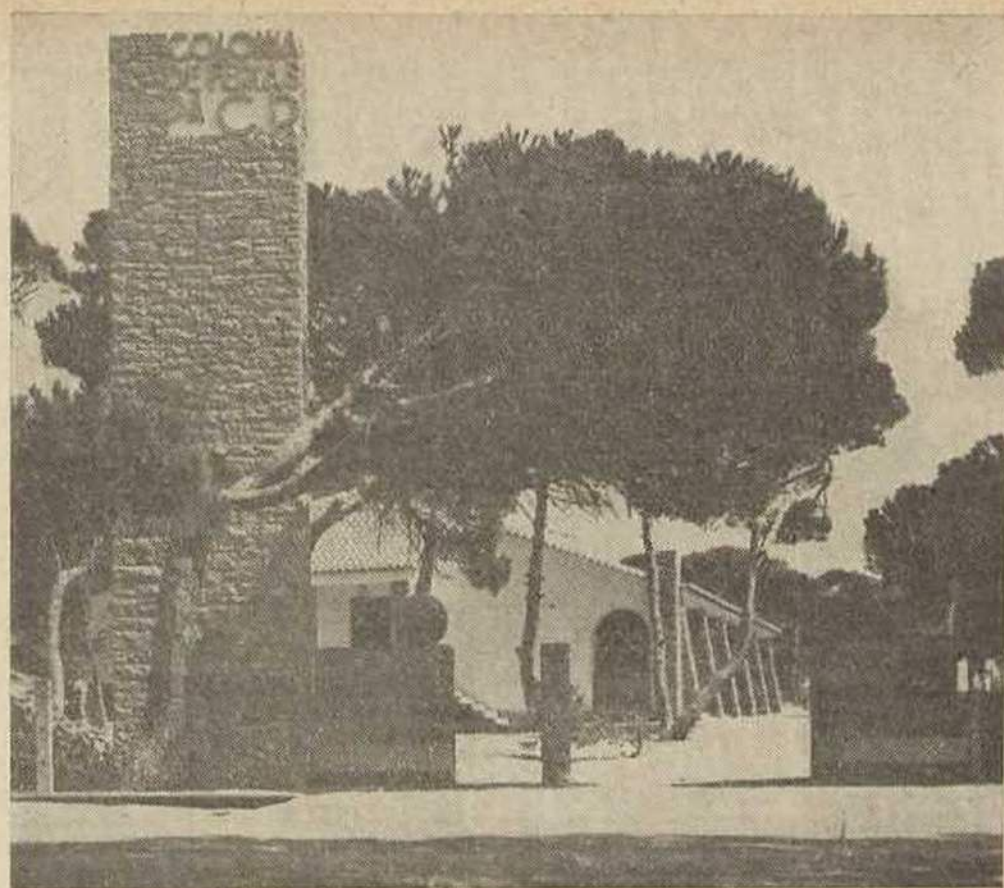
Chefe de Divisão de Exploração

COLÓNIAS DE FÉRIAS

AS colónias de férias para os filhos dos ferroviários constituem de há muito constante preocupação da Administração da nossa Companhia.

Dirigidas superiormente pelo Administrador da C. P., General Raúl Esteves e geridas por uma Comissão Administrativa, as Colónias de Férias representam já hoje uma obra de grande alcance social, que presta assinalados serviços à família ferroviária.

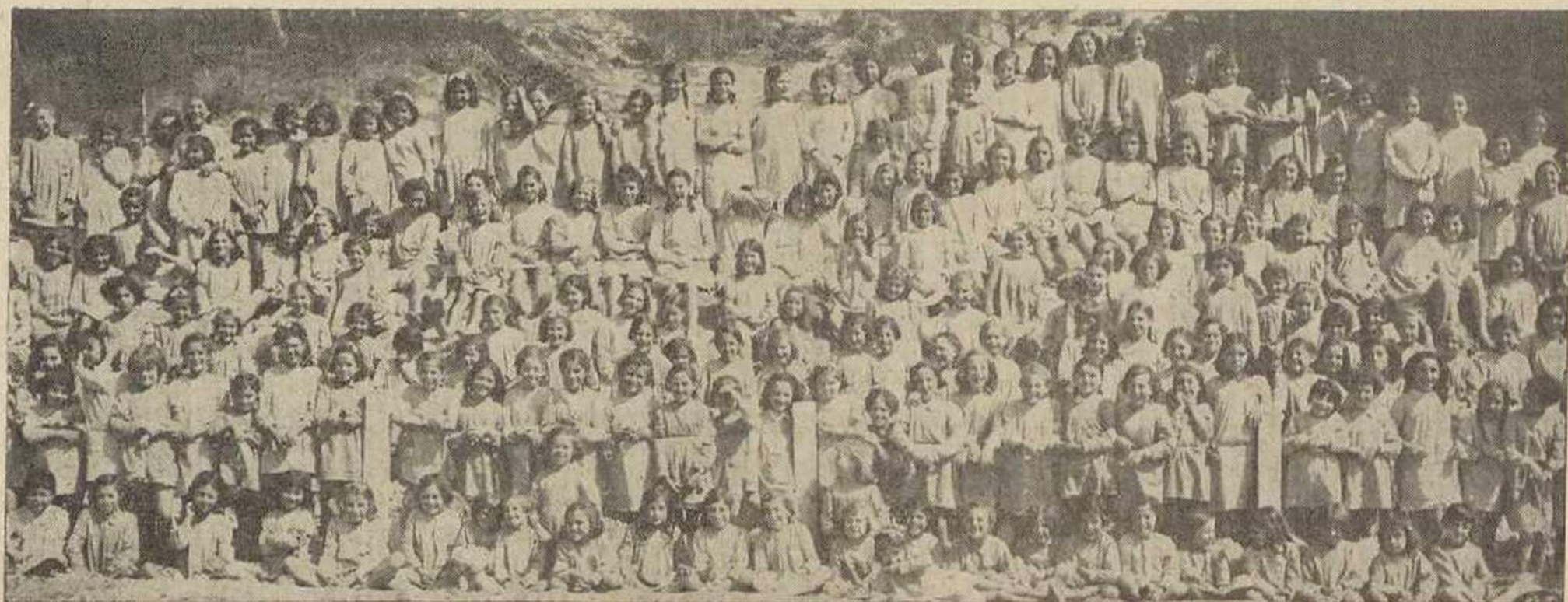
Depois dos pais dos estagiários preencherem os boletins de inscrição, com os quais são feitas as fichas individuais das crianças, a Comissão Administrativa toma providências sobre a sua admissão, que só é um facto depois dos Serviços Médicos da Companhia indicarem o clima mais conveniente. As crianças, uma vez admitidas, formam grupos que, das terras mais distantes, são acompanhadas até às «Colónias de Férias», que funcionam inteiramente a cargo da C. P. desde 1946. O contacto com o mar e o campo, o ar saudável, a alimentação cuidada e a higiene indispensável, beneficiam extraordinariamente as crianças, proporcionando-lhes o convívio com gente da mesma idade e a viagem por terras que não são conhecidas.



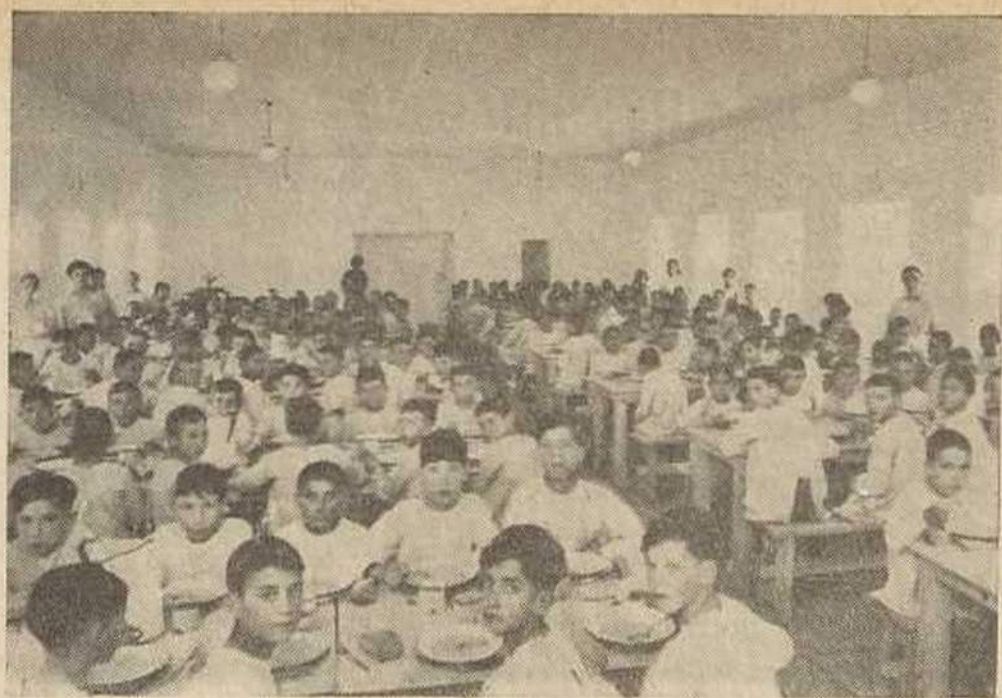
Entrada principal da Colónia de Férias na Praia das Maças

A Colónia de Férias da Praia das Maças é verdadeiramente modelar. Situada próximo do mar e construída num pinheiral, compõe-se de vários edifícios que formam um conjunto simpático e harmonioso. Além dum espaçoso refeitório para 250 crianças, com cozinha e despensa anexas, possui 8 camaratas, cada uma com capacidade para 30 crianças e ainda uma enfermaria com gabinete para consulta, uma pequena camarata com quarto de isolamento, casa para a Regente e outros edifícios, como rouparia, casa da guarda, instalações sanitárias, etc..

A actividade da Colónia de Férias da Praia das Maças vem sendo alargada há anos, rece-



Um turno da Colónia de Férias constituído por perto de 200 meninas



210 estagiários almoçam na melhor ordem. As mesas são de mármore, o que facilita a limpeza

bendo nos últimos anos, de Junho a Outubro, cinco turnos de estagiários, em regra com a duração de três semanas.

* * *

Nos anos de 1947 e 1948, funcionou uma Colónia de Campo em Cassurrães, lugar aprazível da Beira Alta, cuja instalação foi feita numa casa particular, adaptada para o efeito.

Durante o verão funcionará uma nova colónia junto da estrada nacional de Fornos, a dois quilómetros de Mangualde, construída em terreno adquirido à Câmara Municipal desta vila.

A nova colónia ocupa a superfície de 30.000 m² cobertos de pinheiral, a 600 metros de altitude. Os edifícios são idênticos aos da Praia das Maças, sendo o clima, a situação e o horizonte dos melhores, tudo levando a crer que a nova colónia de férias atrairá milhares de crianças de todo o país.

Para que os leitores do «Boletim da C. P.» possam avaliar a grandeza desta obra social, basta dizer que no ano de 1947 o número de estadias (crianças-dia), foi de 35.289, número que desceu em 1948 por motivo da epidemia de sarampo.

O número de crianças beneficiadas com as «Colónias de Férias» desde início é de 6.940, tendo a C. P. despendido com esta modalidade de assistência, até 1948, a avultada importância de 3.409 contos.

* * *

Todos os ferroviários devem conhe-

cer as colónias de férias da Companhia, não se esquecendo nunca, de que as mesmas foram feitas para beneficiar os seus filhos.

Já falámos das construções que compõem as Colónias de Férias, esquecendo-nos dizer que a comida é boa e abundante, e que em tudo se observa a mais rigorosa higiene. As mesas do refeitório são de mármore e as camaratas têm a cubagem suficiente para o bom funcionamento dos pulmões. As roupas são limpas, o cuidado é o maior, bastando dizer que cada grupo de 30 estagiários é orientado e fiscalizado por uma vigilante.

As crianças gostam de brincar, saltar e pular; deliram com o ar livre que, além de tudo, lhes abre o apetite. Além disso, estreitam relações com os petizes doutras regiões, falam, conversam, procurando por todas as formas desenvolver o físico e o espírito.

Ar puro e alegria saudável são factores importantes para conquistar a felicidade não só das crianças, mas de todos os mortais. A alegria de viver é tão indispensável ao homem como o ar e o sol.

A C. P. pode orgulhar-se com a obra notável das Colónias de Férias, não se tendo poupado a sacrifícios para que melhore e aumente a sua acção, em favor dos filhos dos ferroviários.

As gravuras que acompanham este artigo falam, melhor que as palavras, da Colónia de Férias da Praia das Maças. Se ainda não conhece esta obra, leitor amigo, aproveite um dia de folga e verificará que tudo o que escrevemos fica muito aquém do seu valor.



Aspecto de uma das camaratas

Educação e selecção profissionais

Pelo Eng.º BOTELHO DA COSTA
Chefe do Serviço de Instrução Profissional

DEPOIS da guerra de 14, a percentagem das despesas com o Pessoal sobre as despesas totais da exploração tem sofrido um aumento considerável em todas as Empresas Ferroviárias. Não é de admirar, portanto, que as Administrações de Caminhos de Ferro, na impossibilidade de conseguirem comprimir as suas despesas totais à custa do abaixamento de ordenados e salários, tenham procurado fazê-lo diminuindo o número de empregados pelo melhoramento da produção individual, mais em qualidade do que em quantidade. Desta forma se tem conseguido um maior rendimento do pessoal.

O melhoramento da produção em qualidade tem sido obtido pelo desenvolvimento de uma conveniente instrução profissional ministrada a pessoal rigorosamente seleccionado quer nos concursos de admissão, quer nos exames para promoção, quer ainda por meio de exames psicotécnicos e de orientação profissional.

Estas duas últimas categorias de exames permitem orientar os candidatos a ferroviários para a carreira que, dentro do Caminho de ferro, melhor se coadune com as suas aptidões naturais e permitem, dentro de cada carreira, escolher, para os cargos de maior responsabilidade, os agentes dotados das qualidades indispensáveis para o bom desempenho destes cargos.

A «orientação e instrução profissionais» passaram a merecer, portanto, dia a dia, o maior carinho das Administrações de Caminhos de Ferro e tanto maior quanto é certo poderem elas conseguir-se por forma económica e prática: económica, porque as despesas a que dão lugar representam alguns décimos por cento apenas da despesa total da exploração; prática, porque a ciência e a indústria oferecem hoje em dia, à nossa iniciativa, elementos preciosos, a preços muito acessíveis, para uma difusão eficaz dos conhecimentos necessários, quer profissionais, quer de ilustração geral e aparelhos indispensáveis, que não precisam de ser em grande número, para uma boa selecção do pessoal sob o ponto de vista psicotécnico.

No que se refere à instrução profissional, limitamo-nos a citar os modelos reduzidos, o animatógrafo, o epidiascópio, a fotografia e os processos modernos de reprodução de desenhos e de cursos professados. Quanto à selecção psicotécnica, em vez da aquisição dos aparelhos e da montagem de um laboratório psicotécnico com a colaboração dos Serviços Médicos, é natural que seja mais económica a utilização, possivelmente por avença, dos serviços

do Instituto de Orientação Profissional Maria Luiza Barbosa de Carvalho, Instituto oficial subordinado ao Ministério de Educação Nacional.

A instrução está intimamente ligada, portanto, à selecção profissional do pessoal porque, para se obterem resultados eficazes e duradouros no domínio da instrução profissional, são indispensáveis, além de uma organização adaptada com cuidado às necessidades da Companhia e de uma acção metódica e persistente por parte desta organização:

a) uma selecção exigente, sob o ponto de vista de habilitações literárias, no recrutamento dos que pretendem ocupar um primeiro lugar no Caminho de Ferro;

b) uma selecção psicotécnica conveniente do pessoal que se destine a determinadas carreiras e do que tenha de desempenhar cargos de responsabilidade, dentro de cada carreira.

Quer isto dizer que os pretendentes a um primeiro lugar dentro do Caminho de Ferro não devem ser recrutados sem as habilitações literárias indispensáveis para poderem adquirir com mais facilidade os conhecimentos profissionais que lhes devem ser ministrados pelo Serviço de Instrução Profissional e que as carreiras que esses pretendentes deverão seguir, deverão ser aquelas que o exame de orientação profissional indicar como mais adequadas às qualidades psicotécnicas dos referidos pretendentes e não aquelas que eles desejem seguir.

Por mais paradoxal que pareça, na época em que vivemos, sucede em todos os países, mas talvez com mais frequência em Portugal, que um indivíduo não segue, geralmente, a carreira ou qualquer das carreiras para que tem mais aptidão, mas sim aquela que a família, ou o próprio, julga trazer-lhe maiores benefícios, ou, então, a que julga ser mais digna ou, ainda, aquela que seguiu um parente ou um amigo que nessa carreira se distinguiu, certamente porque, por mero acaso, as suas qualidades psicotécnicas estavam de acordo com a carreira que a família, ou o próprio, escolheu.

Para exemplificar o que acabamos de dizer, não será despropositado citar um certo número de conclusões que tiramos ao consultar uma estatística que, por acaso, nos chegou às mãos, dos «descarrilamentos» ocorridos nas linhas da C. P. num dos anos, anterior certamente, àquele em que foi criado o Serviço de Instrução Profissional. Não interessa, porém, o ano, interessam somente as causas a que a estatística atribui os referidos «descarrilamentos».

Antes, porém, de procurarmos tirar conclusões

da estatística, convém lembrar que o descarrilamento é um acidente vulgar de Caminhos de Ferro, mas não é, hoje em dia, dos mais vulgares quando considerado como acidente primário. Os acidentes mais vulgares são, sem dúvida, os embates dos quais podem ou não resultar, como acidentes secundários, os descarrilamentos.

Antigamente eram, de facto, os descarrilamentos os acidentes mais frequentes e apresentavam sempre tal gravidade que o público e até mesmo os ferroviários, se habituaram a designar por descarrilamentos todos os acidentes de caminho de ferro, ainda mesmo que nenhuma roda tivesse saído de cima dos carris.

Hoje em dia, os descarrilamentos graves são pouco frequentes, pelo menos em via corrente, porque aí só podem ter lugar por defeitos da via, por influência dos movimentos parasitários de algumas locomotivas ou por fracturas de certas peças do material rolante (eixos, aros, etc.), pondo de parte, bem entendido, os que sejam consequência de embate ou de velocidade exagerada em certos pontos especiais da via.

Cingindo-nos às rubricas da estatística que estamos estudando, verifica-se que os descarrilamentos desta natureza devem ter sido em muito pequeno número: alguns por defeitos de via; outros por defeitos do material rolante e outros ainda por causas diversas entre as quais podemos talvez considerar englobadas as influências dos movimentos parasitários de algumas locomotivas, o que não podemos, no entanto, afirmar categoricamente porque não conseguimos ler os expedientes que sobre cada um dos casos certamente se organizaram e porque é muito provável que os descarrilamentos englobados sob a rubrica «Diversos» tenham sido aqueles de que não foi possível apurar a causa primária.

Restam-nos aqueles cujas causas são quase exclusivamente atribuíveis à nossa Divisão. Estes últimos são a seguir classificados segundo as rubricas da estatística em referência:

Erros de agulhas.

Encosto violento.

Limites impedidos.

Calços de limite não abertos.

Deficiências de calços.

Deficiência de manobra de placas.

Avanço indevido.

Recuo indevido.

Carga defeituosa de vagões.

Fiadores caídos.

Tanto quanto é possível tirar conclusões de uma estatística que não foi por nós elaborada e de que, nem sequer foi possível consultar os elementos que serviram para a sua elaboração, parece-nos, no entanto, poder afirmar afoitamente que os acidentes acima classificados, foram todos devidos a falta de cuidado do pessoal de manobras, possivelmente do pessoal da máquina e, porque não dizê-lo?, do próprio pessoal graduado das estações.

Somos levados a esta conclusão pela leitura

que, por dever de ofício, temos feito de muitos expedientes de carácter disciplinar, pela prática que possuímos do longo tempo em que, quer como adjunto do Serviço do Movimento quer como chefe do Serviço Adjunto à Exploração, fizemos parte de quase todas as comissões de inquérito às causas dos acidentes que então se produziram e finalmente pela larga prática que possuímos do serviço de manobras que em muitas estações acompanhámos quando presidimos à Comissão de Manobras nomeada há talvez uns 15 anos, com o fim de procurar reduzir o número de horas de manobras à máquina em várias estações. Para melhor justificarmos, porém, a nossa opinião, analisemos rubrica por rubrica, embora sumariamente, os acidentes que a estatística indica:

Erros de agulha

Um erro de agulhas, regra geral, só é causa primária de um descarrilamento quando desse erro resulte a entrada para uma linha desviada de um combóio que normalmente deveria entrar por via directa e, não havendo sinalização fixa conveniente, não tenham sido empregados os sinais de mão ou inclusivamente os de recurso que o regulamento prevê em casos tais.

Nestas condições, uma velocidade que não seria exagerada para entrada em via directa, pode tornar-se perigosa para entrada por via desviada e dar lugar a um descarrilamento. Não é este, porém, certamente, o caso: dos acidentes de que nos estamos ocupando, alguns devem ter sido originariamente choques de que resultaram possivelmente descarrilamentos e os choques, podem, de facto, ter sido produzidos por erro de agulhas que encaminhassem erradamente comboios ou mais vulgarmente material em manobras para linhas já ocupadas com material ou então para linhas de topo; a maior parte, porém, deve ter tido lugar por virtude de agulhas entre-abertas em movimentos de manobras: um ramo de material em manobras tomou de talão uma agulha que não estava feita para o movimento a executar, forçou a lança, entre-abriu a agulha e ao recuar encontrou a agulha entre-aberta e descarrilou.

Nesta hipótese, que me parece a mais plausível, a falta foi cometida por qualquer dos motivos seguintes:

a) ignorância, por parte do capataz de manobras e do maquinista, do serviço que se ia executar;

b) falta de atenção ao serviço (distracção, falta de memória) por parte do capataz, do maquinista, do agulheiro, de todos ou de dois deles;

c) não cumprimento de disposições regulamentares.

Quer dizer, o acidente produziu-se porque o pessoal que interveio na manobra, quer dirigindo-a, quer executando-a, não tinha algumas das qualidades necessárias para bem se desempenhar do serviço de que estava encarregado, e estava mal instruído visto que a instrução intensiva e oportuna

poderia ter suprido, pelo menos em parte, a falta de qualidades inatas.

Encosto violento

O encosto violento de uma máquina ou de material em manobras com material estacionado pode ter como origem:

a) Não ter o capataz de manobras feito a tempo o sinal de paragem;

b) não ter o maquinista respeitado o sinal de paragem feito pelo capataz de manobras.

Sendo assim, a causa primária do acidente só pode ter sido qualquer dos seguintes:

1.^a — Falta de qualidades do capataz de manobras para calcular o momento preciso em que, vindo o material a recuar, deve fazer o sinal de paragem ao maquinista por forma a que não se dê o encosto violento.

2.^a — Reacção lenta do maquinista que, tendo ouvido o sinal de paragem feito pelo capataz, não agiu a tempo de evitar o encosto violento.

3.^a — Impossibilidade, por parte do maquinista, de ver o espaço que tinha de recuar e, portanto, de regular a velocidade de recuo por forma a que esta, não sendo exagerada quando lhe fosse feito o sinal de paragem, lhe permitisse evitar o encosto violento.

No primeiro e no 2.^o casos, não há dúvida alguma de que estamos em presença de agentes (capataz ou maquinista) que não têm algumas das qualidades necessárias para o bom desempenho do serviço a seu cargo e, além disso, de deficiência também de instrução profissional.

O terceiro caso não pode ser atribuído ao pessoal mas estão já previstas medidas para o atenuar.

De facto, quando o capataz de manobras faz o sinal de recuar, o maquinista apenas fica sabendo que tem de recuar, mas ignora qual o espaço de recuo e, portanto, não tem elementos que lhe permitam regular a velocidade com que deve recuar e das duas uma: ou recua muitíssimo devagar e por tentativas, o que atrasa o serviço de manobras; ou recua com velocidade menos moderada e resolutamente dando lugar a encontro violento com as respectivas consequências.

Conclui-se, portanto, que, quando o capataz faz o sinal de recuar é indispensável que o complete com outro que indique ao maquinista, pelo menos aproximadamente, qual a distância⁽¹⁾ a que fica o material a que vai encostar ou o topo da linha se esta fôr de topo e não houver nela material estacionado.

Desta forma já o maquinista pode regular a velocidade de recuo sem atraso do serviço de manobras e sem perigo de encosto violento.

Limites impedidos:

Um limite impedido com material nunca pode ser causa primária de um descarrilamento. É sem-

pre causa de um embate de vizez que por sua vez pode dar lugar ou não ao descarrilamento.

Os limites impedidos são sempre consequência de falta de qualidades do capataz de manobras, em parte do pessoal graduado da estação que ordenou a manobra e até mesmo do maquinista que a executou. Com efeito, o limite pode estar impedido por qualquer das causas seguintes:

a) Ao executar-se a manobra anterior, o material resguardado não livrou completamente o limite.

b) O material resguardado, livrou o limite, mas não ficou convenientemente frenado ou calçado e, quer por acção da gravidade (se a linha fôr em pendente para o lado do limite), quer impellido pelo vento ou por pancada de outro material em manobras, deslocou-se o suficiente para impedir o limite.

Em qualquer dos casos, o capataz ao dirigir a manobra que deu lugar ao acidente, fê-lo sem se ter previamente assegurado de que o limite não estava impedido; o chefe que ordenou a manobra confiou demasiadamente no cuidado do capataz e ordenou-a sem verificar previamente se o limite não estava impedido e portanto se era ou não exequível a ordem que ia dar e o próprio maquinista (se a manobra foi à máquina), executou-a sem reparar que o limite estava impedido. Conclusão: falta de qualidades dos três agentes para os lugares que ocupam; deficiente instrução ou, talvez melhor educação profissional porque a educação profissional aturada e oportuna pode remediar por vezes, como já dissemos, a falta de qualidades inatas do pessoal.

Calços de limite não abertos:

A manobras de material para linhas com calços de limite não abertos pode, de facto, dar lugar a descarrilamentos quando a velocidade não fôr excessivamente pequena. A não abertura dos calços só pode atribuir-se a qualquer das razões seguintes:

a) Descuido do pessoal de manobras em não abrir os calços.

b) Desconhecimento por parte do maquinista da velocidade com que deve recuar.

No primeiro caso estamos, manifestamente, em presença de deficiência de qualidades profissionais do pessoal. O segundo não pode ser atribuído a essa deficiência, como já tivemos ocasião de dizer.

Deficiências de calços:

A classificação, em nosso entender, está mal feita! As deficiências não foram dos calços, mas sim dos agentes que os utilizaram. De facto, é sabido que estes calços actuam por atrito de escorregamento, depois de se terem introduzido, como cunha, entre o aro da roda e a mesa de rolamento da cabeça do carril. Teoricamente, nada mais fácil do que aplicar um calço de via, mas, na prática, há um certo número de preceitos que só se aprendem quando no-los ensinam ou quando uma prática, sempre demorada, acaba por no-lo indicar. Os descarrilamentos a que nos estamos referindo

(1) Esta distância convirá talvez ser expressa em vagões, mais fácil de avaliar pelo pessoal de manobras.

não foram devidos a «deficiências de calços», mas sim a deficiência de educação e de selecção profissionais.

Deficiências de manobras de placas:

Como não conseguimos ler nenhum dos expedientes que certamente foram organizados por motivo destes «descarrilamentos» que a estatística em estudo atribui a «avanço indevido», não conseguimos ficar a fazer uma ideia clara sobre aquilo a que a referida estatística dá a esta designação.

Calculamos, de princípio, que se tratasse de avanço concedido por estações que não tinham linha disponível para a recepção do comboio a que haviam concedido avanço ou que a não conseguiram libertar antes da sua chegada.

Esta hipótese, porém, pareceu-nos absurda, e, de facto, nesta hipótese, o avanço indevido nunca poderia ter sido causa primária de descarrilamento, mas, quando muito, poderia ter dado lugar a embate e, mesmo assim, difícil de explicar porque, se a estação não possuísse sinalização fixa de via para ordenar a paragem do comboio antes da primeira agulha, não deixava com certeza de possuir sinais portáteis e até, em último caso, de utilizar os sinais de recurso.

A rubrica seguinte, atribuindo alguns «descarrilamentos» a «recuo indevido» veio, porém, lançar alguma luz sobre o caso. O recuo indevido só em manobras pode dar-se e, portanto, o «avanço indevido» também deve ter sido em manobras. Este facto permitiu-nos, por isso, formular uma outra hipótese: o que a estatística classifica de «avanço indevido», deve ter sido o avanço de material em manobras sem que o maquinista tivesse recebido ordem do capataz para avançar, isto é, antes de o pessoal da Exploração ter preparado o caminho para a manobra que se ia executar.

Da mesma forma, o «recuo indevido» foi, certamente, o recuo de material em manobras, antes de dada ordem pelo capataz.

Em qualquer dos casos, portanto, só à falta de qualidades profissionais de pessoal (mas desta vez do pessoal da máquina), podem atribuir-se estes acidentes.

Carga defeituosa de vagões:

O mau carregamento de um vagão pode dar lugar a descarrilamentos por qualquer dos seguintes motivos:

a) Má distribuição das cargas que descarregam sobre as rodas dos vagões:

b) Queda à linha de algum volume que produza o descarrilamento do próprio comboio ou de outro que se lhe siga no mesmo ou em sentido contrário.

Seja como for, os descarrilamentos atribuídos a carga defeituosa de vagões só podem considerar-se

devidos a deficiências de instrução e de selecção profissionais quer do pessoal que executou o carregamento, quer daquele que o fiscalizou.

Fiadores caídos:

Os fiadores caídos podem dar lugar a descarrilamentos quando o gato do fiador se prende a algum obstáculo da via, em especial às varinhas das agulhas. Está muito recomendado que, em manobras, os fiadores não devem conservar-se pendentes e consta do regulamento de manobras a posição correcta que os fiadores devem tomar.

Nota-se, porém, infelizmente com frequência, em qualquer estação onde se efectuem manobras, que esta disposição regulamentar deixa muitas vezes de ser cumprida.

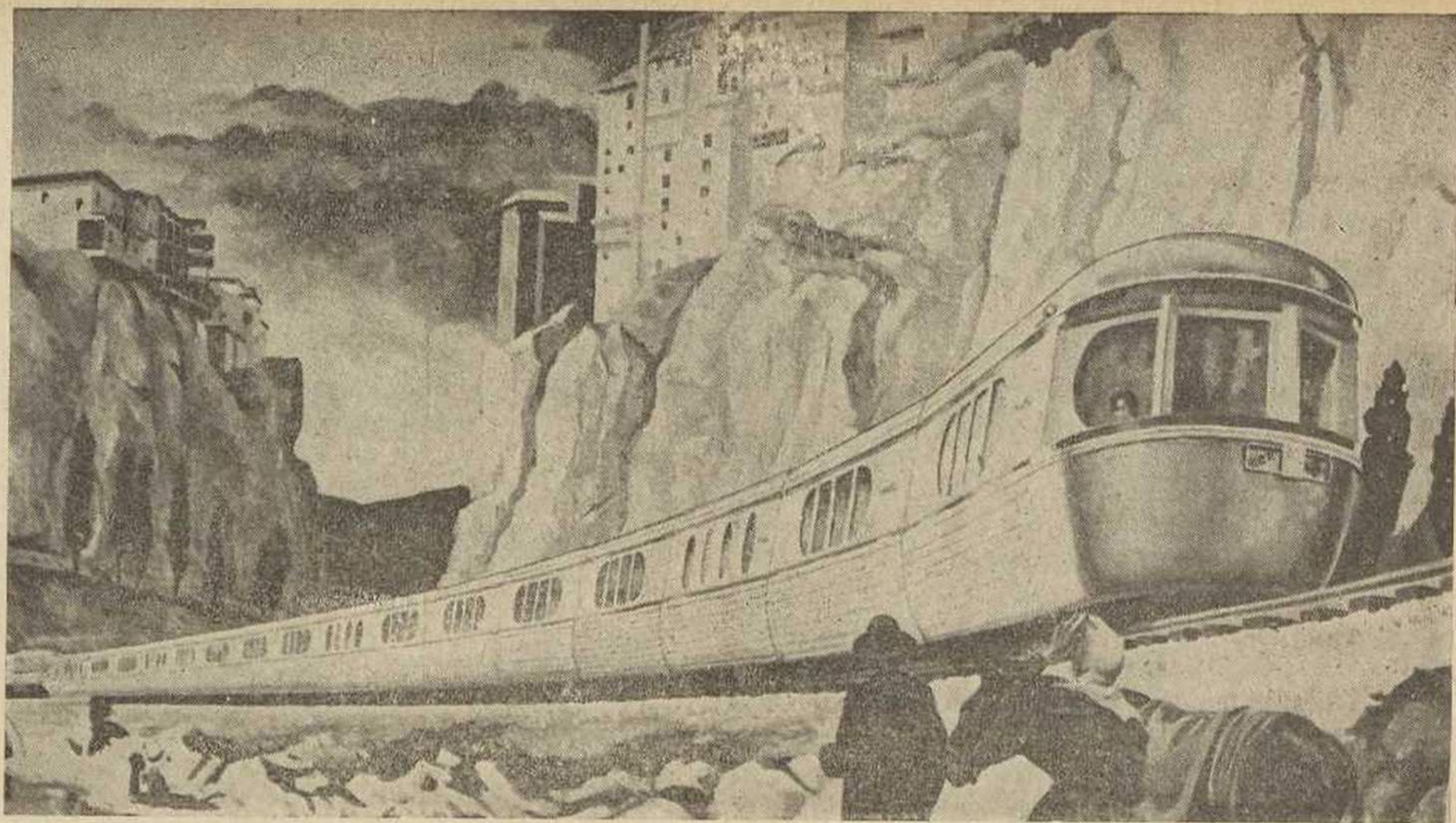
A que pode atribuir-se tal facto? Em nosso entender, ao facto do pessoal não ter a noção exacta da responsabilidade do serviço que executa e em parte, também, a deficiente instrução profissional.

* * *

A análise, embora breve, das rubricas da estatística a que acabamos de nos referir e que em boa hora chegou às nossas mãos, mostra-nos claramente que a instrução profissional está intimamente relacionada com a selecção profissional e a tal ponto que não temos dúvida em afirmar que tempo virá em que o Serviço de Instrução Profissional, que as Intâncias Superiores com tanta clarividência criaram e que só por motivos de força maior ainda não está organizado e desenvolvido como se torna indispensável, passará a designar-se «Serviço de Instrução e Selecção Profissionais» e poderá, possivelmente, estender a sua acção a todo o pessoal da Companhia. Deixemos, porém, que o tempo colabore connosco na efectivação de uma ideia que consideramos fundamental para prestígio da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que com tanto gosto servimos há mais de 20 anos: a selecção profissional do pessoal e a conveniente educação profissional que aumentarão o prestígio da Companhia e permitirão diminuição de despesas, o que se traduz em vantagens económicas.

Para terminar convém citar uma afirmação feita por Dautry no prefácio que escreveu para o volume da colecção «Actualités scientifiques et industrielles», intitulado «La selection du Personnel dans les entreprises de Transport; Le Laboratoire du Travail du Réseau de l'Etat», da autoria de Pierre Lévy, engenheiro Chefe dos Caminhos de Ferro do Estado Francês.

«Les chemins de fer, ce sont d'abord des hommes. Aussi loin qu'on pousse la mécanisation du travail dans les ateliers et le contrôle automatique des circulations sur les lignes d'un Réseau, rien ne peut suppléer la vigilance attentive, l'intelligence et le contrôle de soi».



Desenho do comboio na sua passagem pelas proximidades de Cuenca, na linha de Madrid a Valência

POR ESPANHA

O comboio «Talgo» é já um facto

Pelo Engenheiro GABRIEL URIGUEN
Chefe de Serviço da Rede Nacional dos Caminhos de Ferro Espanhóis

Por ter especial interesse para os leitores do «Boletim da C. P.», transcrevemos com a devida vénia o artigo que segue, da autoria do Eng.º Gabriel Uriguen, Chefe de Serviço da RENFE, recentemente publicado na Gazeta dos Caminhos de Ferro.

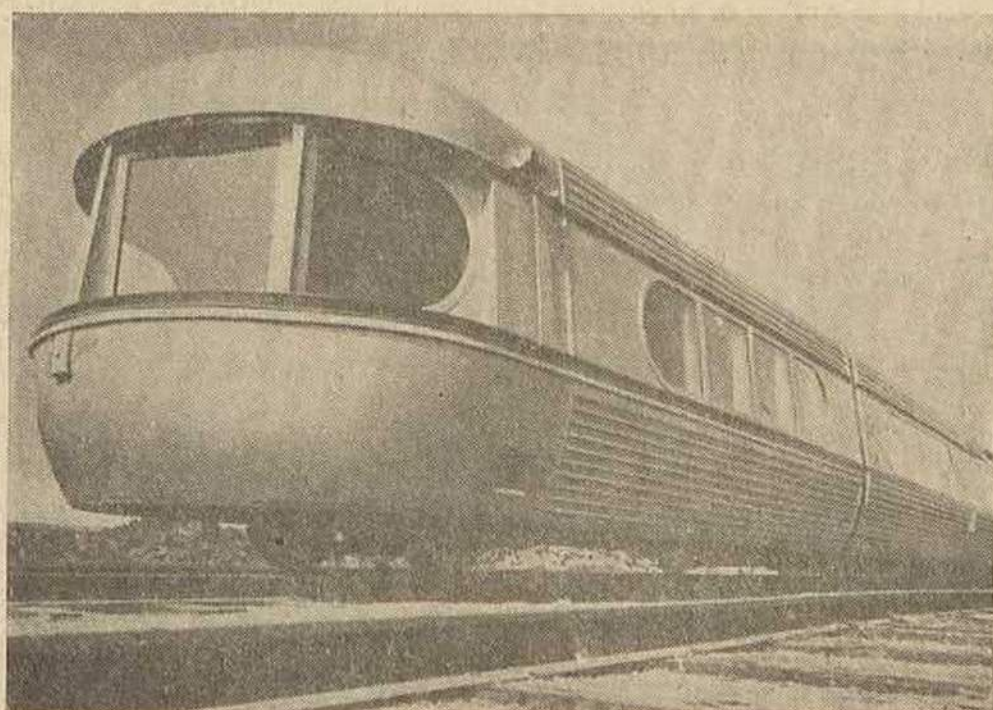
HÁ anos que se encontrava em projecto e construção, um comboio destinado a revolucionar os transportes ferroviários, não só pelo que se refere a passageiros, mas também pelo que

diz respeito a várias mercadorias. Pois bem, a ideia, indiscutivelmente genial, do engenheiro espanhol D. Alejandro Goicoechea, é já uma realidade.

No próximo verão, se Deus quiser, haremos de ver circular nas linhas da RENFE o novo comboio *Talgo* que tanto expectativa provocou e que, construído nas oficinas da «American Car and Foundry», sob a direcção do Engenheiro hispano-inglês Mr. James Mc Veigh, com a colaboração dos Engenheiros espanhóis D. Francisco Martin Herédia e D. Angel Torán Tomás, realizou

triunfalmente as suas viagens nos Estados Unidos da América do Norte.

Como os leitores sabem, o *Talgo* é um



A última carruagem, classificada por «Miradoiro»

comboio articulado. Cada uma das unidades tem só duas rodas e a parte anterior descansa sobre a posterior da seguinte. É todo construído de alumínio, com excepção da locomotora. Neste momento estão construídos apenas três comboios; dois deles virão para Espanha, o outro ficará nos Estados Unidos.

Cada comboio consta de uma locomotora Diesel de 1.200 cavalos e de três carruagens, se assim podemos chamá-las.

Em cada comboio, quatro unidades destinam-se aos passageiros e uma para serviços, como cozinha, refrigeração, etc. E dispõe também, como é lógico, dos correspondentes lugares para as equipagens.

O peso do comboio é de 106 toneladas, sendo 56 da locomotora. O número de passageiros a transportar eleva-se a 192 e a sua velocidade é calculada em 160 quilómetros à hora.

Graças às características especiais deste comboio, vai ser possível elevar as velocidades comerciais em traçados como são os caminhos de ferro da Península Ibérica, com curvas tão apertadas e inclinações tão fortes, a limites que, em muitas dessas linhas, estávamos bem longe de suspeitar, dadas as características do material ferroviário actual.

Com efeito, na linha de Madrid-Irun,

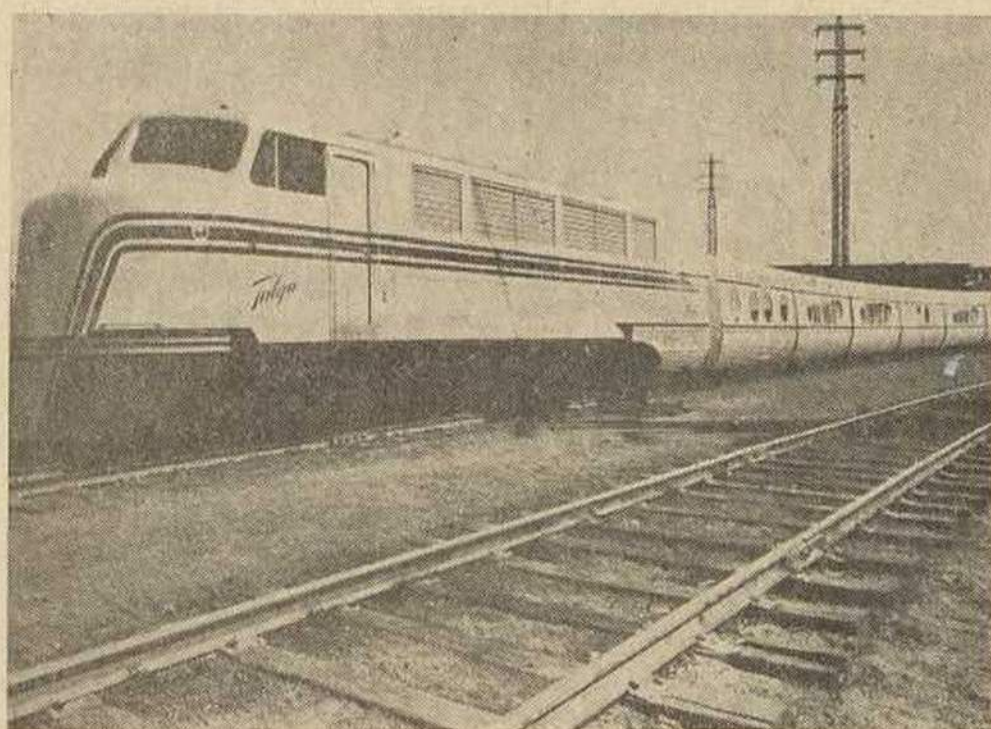
onde, no ano de 1936, a velocidade comercial chegou a atingir 63 quilómetros à hora, no primeiro projecto do itinerário estudado para o referido comboio, a velocidade ultrapassou os 80 quilómetros à hora, cifra esta que, no futuro, como esperamos, será superada.

Isto conseguiu-se mercê da redução de peso deste comboio e, sobretudo, ao genial invento do sr. Golcochea.

Para não fatigar os leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* não insistirei em apresentar mais pormenores sobre a construção do referido comboio; desejo, apenas, expor as primeiras realidades que vão ser postas em circulação nos caminhos de ferro espanhóis e as que, no futuro, podem também representar para Portugal.

O primeiro percurso que este comboio vai efectuar é o de Madrid-Irún. O horário do comboio foi fixado de maneira que saindo de Madrid às 12 horas chegue a Hendaya às 21,10, e tendo em conta que a parada de Irún é de uma hora, vemos que o percurso Madrid-Irún se fará em 8 horas e cinco minutos. Em sentido inverso saíremos de Irún às 10 horas para chegar a Madrid às 18,15 horas, durando o percurso 8,15 horas.

Estas horas previstas serão melhoradas no momento em que se fizer a fusão das



Aspecto da parte anterior do comboio «Talgo»

estações fronteiriças franco-espanholas, cujo estudo vai muito adiantado presentemente e que o passageiro em trânsito pelas mes-

mas vai usufruir uma economia de 50 % de incómodos, visto que, como os leitores sabem, se vai proceder a operações conjuntas franco-espanholas numa só estação. Isto permitir-nos á retardar a saída de Madrid e adiantar a chegada do comboio.

Por consequência, à parte a importantíssima redução de 40 por cento na duração da viagem actual entre Madrid e a fronteira francesa, será possível levar a cabo em Madrid o enlace com o expresso de Madrid-Algeciras e com o «Côte d'Argent» entre Paris e Irún, coisa que hoje seria totalmente impossível de realizar.

Assim mesmo permitirá que o «Lusitânia Expresso» tenha assegurada uma relação, também através de Madrid, pelo referido comboio. Isto, como digo, no presente momento. No futuro, este comboio permitirá desenvolver a ideia, preparada há tempos pela RENFE para o estabelecimento dos comboios rápidos circulatórios de Madrid com a periferia num tempo de percurso que, póde calcular-se, levará à prática que um viajante tendo chegado a Madrid ou Barcelona, por exemplo, pela manhã, e tenha resolvido todos os seus assuntos até às duas da tarde, possa regressar ao seu ponto de origem sem necessidade de perder duas noites na sua viagem. Calcule-se, pois, a importância extraordinária que isso pode representar para o transporte ferroviário.

E pensando em Portugal, acode à minha mente a ideia lógica e natural sobre a criação do Sul-Atlântico Expresso que, como hão-de recordar-se, tinha por objectivo o enlace do «Côte d'Argent» com Lisboa, ideia que, embora estudada, ficou sempre em projecto e que agora pode ser uma realidade.

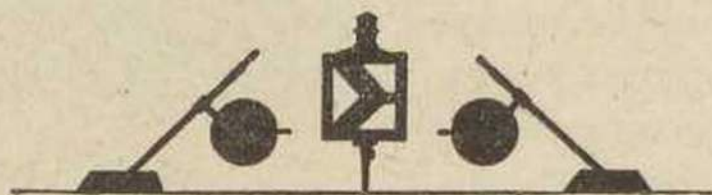
Com efeito, dadas as condições magníficas dos caminhos de ferro portugueses e das linhas da C. P. e, sobretudo, a linha Lisboa-Porto, a primeira de todos os caminhos de ferro da Península por muitas razões, e desde sempre colocada na altura das melhores da Europa, permitirá o estabelecimento de um comboio rápido que saindo de Lisboa às 8 horas possa estar na fronteira de Irún às 21 horas, onde fará enlace com o mencionado comboio francês, chegando a Paris às 9 da manhã. Em sentido inverso, as coisas se passariam de forma análoga, saindo de Paris, como sucede actualmente, às 21 horas para chegar a Lisboa no dia seguinte às 22 horas.

Quer dizer, podemos já pensar com plena confiança em que o percurso Lisboa-Paris poderá realizar-se em pouco mais de 24 horas, e isso em data muito breve. Calcule-se, pois, a extraordinária importância que a realização desse projecto representa para o porto de Lisboa.

Entrego à consideração dos leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* as sugestões que isto possa porventura provocar-lhes.

Aguardemos, agora, a chegada do *Talgo* à Espanha e ver, com a ajuda de Deus, o progresso que há de significar para o transporte ferroviário, que é e continuará sendo a base fundamental dos transportes em todos os países.»

Quer dizer, podemos já pensar, com plena confiança, em que o percurso Lisboa-Paris poderá realizar-se em pouco mais de 24 horas, e isso em data muito breve. Calcule-se, pois, a extraordinária importância que a realização desse projecto representa para o porto de Lisboa.



Estações mecanizadas

Pelo Eng.^o JOSÉ DE SOUZA GOMES
Subchefe de Serviço da Divisão de Exploração

AS mercadorias transportadas por caminhos de ferro podem dividir-se, sob o ponto de vista da técnica das operações a que estão sujeitas, em dois grupos distintos: as remessas de detalhe — passe um galicismo a que todos os ferroviários estão habituados — e as remessas por vagão completo.

Por outro lado, sob o ponto de vista tarifário e de prazos de entrega, consideram-se sempre, em quase todas as redes do continente europeu, os dois regimes: grande velocidade e pequena velocidade.

As noções de grande e pequena velocidade são o resultado de hábitos comerciais a que os meios de transporte anteriores ao caminho de ferro, e por ele destituídos, já se tinham adaptado, em determinadas regiões.

O aparecimento da concorrência ao caminho de ferro leva, porém, a pensar, em toda a parte, na melhor forma de lançar mão dos seus trunfos, na árdua batalha que tem de travar.

Ora o caminho de ferro beneficia de preços de custo pouco elevados, porque pode fazer transportes em massa, mas tem como contrapartida um ponto fraco, no que respeita às mercadorias, que é o de não poder, se seguir a rigor a organização do transporte em P. V., enviar directamente ao seu destino, em certos casos, muitas das remessas que lhe são entregues.

As operações de triagem de vagões e o transbordo de remessas, são em regra causas que agravam os prazos de transporte, originando também despesas de exploração e riscos de avarias.

É, pois, indispensável que se procure reduzi-las ao mínimo. Note-se que são as remessas de detalhe as que mais sofrem com elas, pois estão sujeitas, nas gares de triagem,

primeiramente, às demoras inevitáveis na classificação dos vagões onde são transportadas e, depois, ao tempo perdido no cais de trasbordo das mesmas estações.

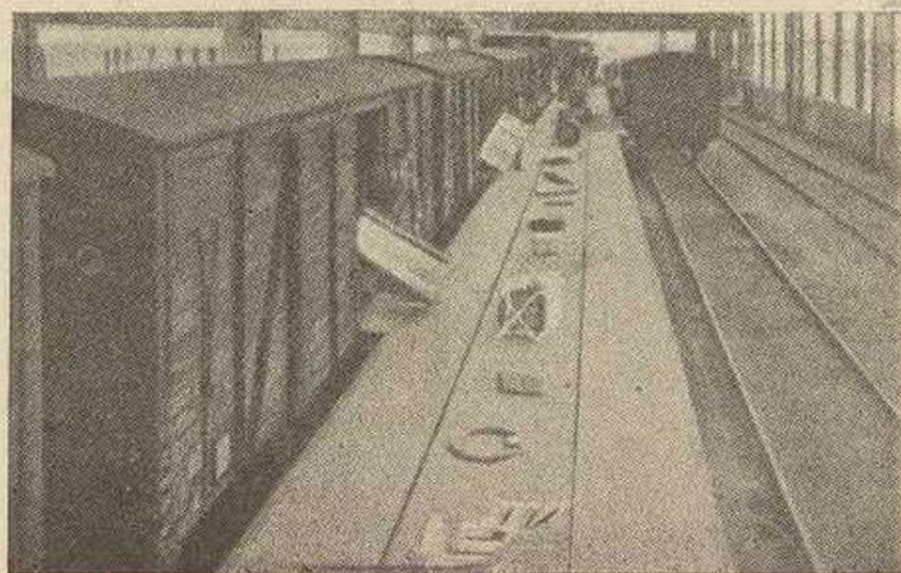
Na nossa Companhia, o Serviço do Movimento pôs em prática um plano de transportes de remessa de detalhe, tanto de grande como de pequena velocidade, que se traduziu num apreciável aceleração do transporte dessas remessas.

Entre os exemplos de profunda remodelação dos sistemas de transporte de mercadorias por caminhos de ferro, merece especial menção o da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses.

A concepção do novo sistema posto em prática pela S.N.C.F. originou uma reforma técnica, com o fim de acelerar o seguimento das remessas e uma reforma tarifária.

A distinção entre a G. V e a P. V. desapareceu e as organizações diferentes do transporte de remessas de detalhe, nestes dois regimes, foram fundidas numa só.

A velocidade de seguimento que, antes de 1946, era deixada à livre escolha do expedidor, passou a ser função exclusiva da natureza da mercadoria ou da importância da remessa.



Descarga dos vagões chegados

Sem que o expedidor tenha que fazer a escolha, as remessas são aceites para seguirem num dos dois regimes: regime acelerado (R. A.) e regime ordinário (R. O.).

Beneficiam do regime acelerado: todas as remessas de detalhe, salvo raras excepções como, por exemplo, as taras vazias; os géneros frescos; as grupagens e remessas por contentores; os vagões completos que transportem remessas que pela sua natureza reclamam transporte rápido (móveis, animais vivos, etc.).

O regime ordinário aplica-se a todas as outras mercadorias que continuam a estar submetidas aos prazos da antiga P. V. É o caso das matérias primas, dos produtos industriais ou agrícolas pesados, aos quais não interessa dar um seguimento rápido, e que podem, portanto, beneficiar de preços de custo muito baixos.

Correspondendo aos dois regimes de transporte, existem dois sistemas de comboios de mercadorias: os comboios acelerados e os comboios ordinários.

A S. N. C. F. procura oferecer à sua clientela um serviço de qualidade melhorada, capaz de rivalizar vantajosamente com o serviço de alguns transportes por estrada, tanto no que respeita a preços como a prazos de entrega.

Para isto, porém, não há somente que acelerar o transporte dentro do próprio caminho de ferro, mas sim também nos percursos iniciais e terminais, isto é, desde a origem à estação de partida e desde a estação de chegada à residência do destinatário. Assim, a S. N. C. F. tem em organização um serviço de recolha e entrega de remessas de detalhe em todas as povoações de mais de 5.000 habitantes que distem no máximo 5 quilómetros de uma estação de caminho de ferro. A rede foi dividida em zonas, uma centena aproximadamente ⁽¹⁾ —tendo cada qual uma *estação centro* à qual afluem, por caminho de ferro ou estrada, as remessas da respectiva zona.

Procurou-se concentrar o tráfego em

pontos judiciosamente escolhidos de modo a aumentar a possibilidade de formação de comboios directos ou de vagões completos directos, com remessas de detalhe para grandes distâncias.

As estações centro — que correspondem em regra a localidades importantes — desempenham, assim, o duplo papel de estações de tráfego local e de transbordo para as localidades da respectiva zona.

É evidente que uma modificação tão profunda na organização dos transportes acarretou não só uma transformação no serviço dos comboios como também nas instalações destinadas ao serviço de mercadorias, nas estações, paralelamente a uma nova organização do trabalho dentro de estas instalações remodeladas.

A S. N. C. F. tem em curso um vasto programa de reconstrução de estações. Em todas, qualquer que seja a sua categoria, deixa de haver instalações diferentes para a G. V. e para a P. V.

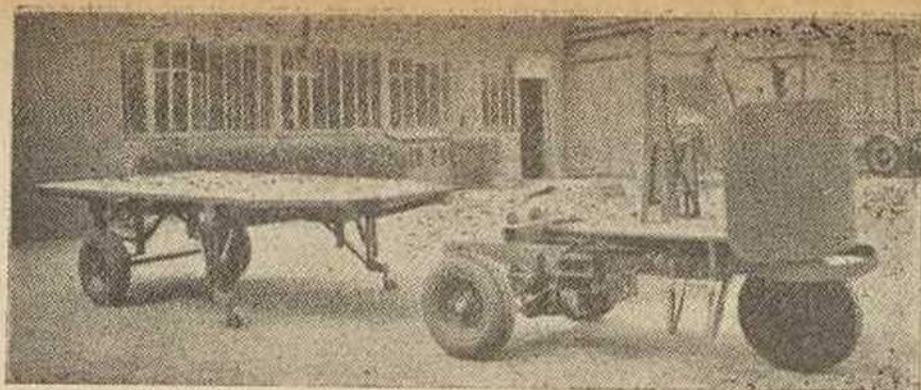
Normalmente em estações de média importância, há que considerar três grupos de instalações: para a G. V., para a P. V. — detalhes, e para a P. V. — vagões completos. A reforma técnica posta em prática pela S. N. C. F. exige, hoje, apenas instalações para o tráfego de remessas de detalhes e para os vagões completos do regime ordinário. Estas podem, sem inconveniente, ficar separadas daquelas. Nas grandes cidades, o serviço dos dois regimes é feito em estações diferentes.

Nas estações intermédias e até nas estações centro de pequeno raio de acção é possível adaptar as instalações existentes do novo plano de exploração.

Nas estações centros mais importantes, a obediência ao princípio de realizar sempre grandes concentrações para obter maior rendimento, conduziu à ideia de agrupar as instalações que estavam disseminadas por cais, com diferentes funções, cais de transbordo, cais das chegadas, cais das expedições, muitas vezes ainda com especializações diversas, numa única instalação, abrangendo portanto uma grande superfície alpendrada, que designaremos por *nave única*, para traduzir a expressão francesa *halle unique*.

Na concepção da «nave única» atendeu-se

⁽¹⁾ Convém ter presente que a superfície da França é cerca de seis vezes maior que a de Portugal e que a sua população é cinco vezes a nossa, aproximadamente.



Plataforma móvel e respectivo tractor para transporte de volumes no interior da estação

à possibilidade de utilizar camiões para a serventia da zona. Como esta comporta percursos geralmente curtos, a utilização da estrada, em certos casos, apresenta vantagens de economia, rapidez e maleabilidade, podendo-se servir directamente centros afastados das estações e mesmo localidades privadas de estações.

A S. N. C. F. teve em conta, a este respeito, os resultados obtidos nas redes inglesas e belgas.

A «nave única» aparece assim como um grande estaleiro onde o caminho de ferro e a estrada tomam contacto. Os seus sectores de «chegadas» e «expedições» terão de ter a extensão suficiente para a recepção conjunta dos veículos urbanos e dos camiões encarregados da serventia da zona.

Para o transporte das remessas dentro dos cais, isto é, dos vagões para os locais de carga dos camiões ou para outros vagões, no caso de transbordo, foram abandonados os clássicos carros manuais, cuja capacidade não se coaduna com a tonelagem de remessas a manipular, passando-se a utilizar veículos motorizados.

Os diferentes tipos de realização da «nave única» estão intimamente relacionados com as características dos veículos intermediários utilizados. Assim, na S. N. C. F. estas instalações obedecem a dois tipos: naves únicas com cais circundando as linhas; naves únicas sem cais, onde a mecanização é levada ao máximo.

Nas instalações com cais, utilizam-se como veículos intermediários carros de quatro rodas, análogos aos empregados nas grandes estações de passageiros, para o transporte de bagagens, carros com a capacidade de 200 a 400 quilos, automotores ou susceptíveis de serem rebocados. Mas a S. N. C. F.

tem que reconstruir estações onde se prevê que a tonelagem manipulada vá muito além das 700 toneladas diárias, limite além do qual não se considera aconselhável a instalação com cais.

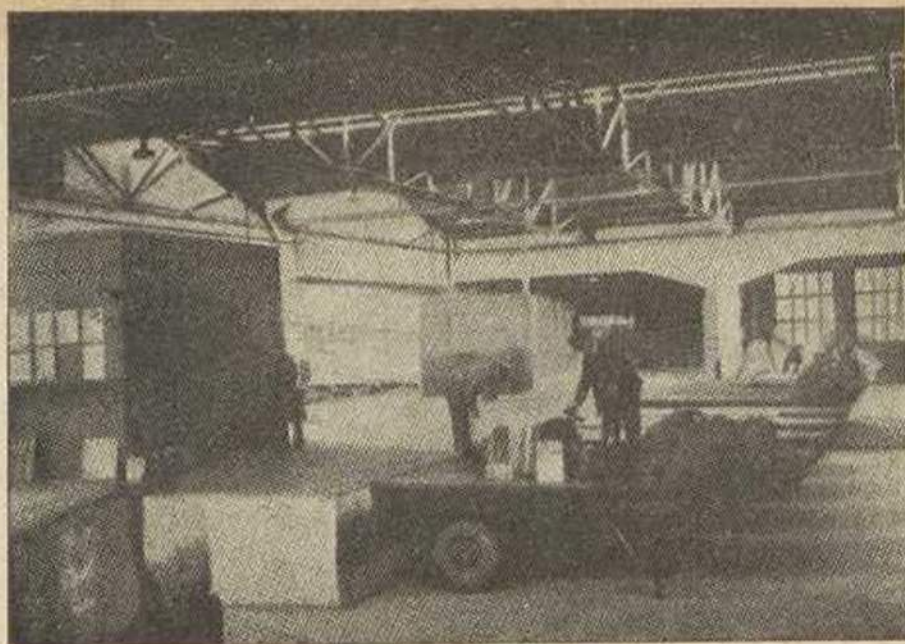
Para estas adopta-se a nave única sem cais. Este tipo é uma consequência do emprego de plataformas móveis, com oito metros quadrados de superfície, susceptíveis de receber 1.500 quilos de remessas e que são rebocadas por tractores especiais, podendo o conjunto rodar em curvas de 6 metros de raio. O tabuleiro destas plataformas fica ao nível do estrado dos vagões e a sua grande superfície permite a carga das remessas numa só camada. Estas plataformas constituem, assim, verdadeiros elementos de cais móveis.

Sairia do âmbito deste artigo falar em pormenores de concepção e de organização do trabalho nestas estações mecanizadas.

Diremos apenas que nas instalações sem cais, a descarga das remessas é feita ao acaso, sobre faixas rolantes de 1 metro de largura e com extensões de 100 a 200 metros, que se movem paralelamente à composição de vagões. Por intermédio destas faixas rolantes, as remessas são levadas a uma zona de classificação onde são distribuídas pelas plataformas móveis em função do seu destino. Em regra, as faixas rolantes deslizam no eixo de estreitos molhes e ao nível do estrado dos vagões. Estes molhes são ladeados por duas linhas onde estacionam alternadamente os vagões chega-



Molhe de chegadas — As remessas que sofrem transbordo reúnem-se em plataformas móveis, para seguirem até junto dos vagões onde são carregadas



Molhe das expedições — As remessas de expedição local reúnem-se também em plataformas móveis, para seguirem para os vagões onde são carregados, juntamente com as provenientes do trsbordo

dos, de forma a nunca se interromper a operação de descarga.

Para se ter uma ideia da ordem de grandeza das realizações da S. N. C. F. basta notar que a nave de mercadorias da estação de Lyon-Guillotière, para um tráfego de 1.500 toneladas diárias terá uma superfície coberta de 38.000 metros quadrados e que a super-

fície coberta da nave de Paris-Tolbiac será de 86.000 metros quadrados. Nesta estação o tráfego de remessas de detalhe atingirá 3.000 toneladas diárias. Está em construção e destina-se a substituir cinco estações de mercadorias da zona de Paris.

Para terminar, e como pormenor que nos parece interessante, diremos que, na estação mecanizada de Angers-Saint Laud, estação de tipo médio, o cais da entrega ao domicílio tem 30 metros de comprimento, tendo, porém, de largura apenas 1^m,60. Este cais ou, melhor, este molhe não serve de depósito de remessas, sòmente servindo para as remessas passarem das plataformas do serviço da estação para os reboques que são atrelados a tractores do serviço urbano. As remessas que, por chegarem ao sábado ou domingo, por exemplo, não podem ser entregues nos locais de destino que nesses dias estão fechados, são descarregadas para reboques especiais que se encerram num armazém para esse fim construído. No dia em que seguem a destino, basta atrelá-los aos respectivos tractores.

UM EXEMPLO

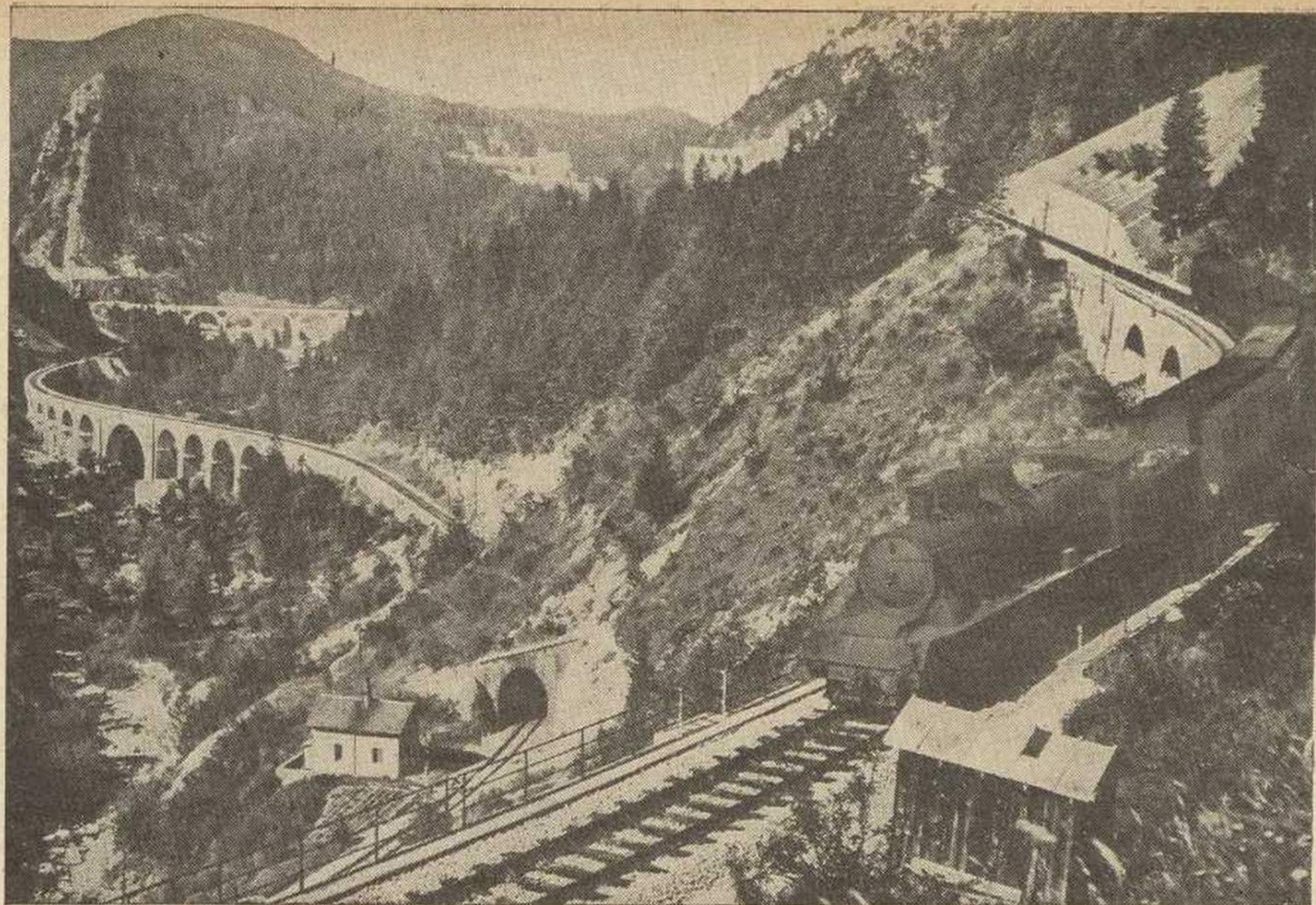
O nome de José Lourenço, empregado de 1.^a classe da Divisão da Exploração, merece ser apontado aos leitores do «Boletim da C. P.», pelos relevantes serviços prestados à humanidade.

Consta-nos que José Lourenço está sempre na disposição de acudir à chamada, para dar o sangue ao semelhante, o que já fez 240 vezes, sendo considerado, por esse facto, um dos dadores portugueses com maior número de transfusões.

Ainda no mês de Maio, José Lourenço contribuiu, mais uma vez, para salvar da morte um camarada — o carregador suplementar da Covilhã, Júlio Tomaz Saraiva — que, a expensas do Sindicato Nacional dos Ferroviários do Centro de Portugal, se encontra internado na Liga dos Amigos dos Hospitais.

O «Boletim da C. P.», ao publicar a fotografia deste ferroviário, presta-lhe a sua homenagem, apontando o seu nome como o dum benemérito que, com a maior abnegação e desinteresse, vem prestando serviços que o impõem pela sua generosidade.





O viaduto de Morez

Os caminhos de ferro franceses na Exposição de Belém

NUM dos pavilhões da Exposição do Mundo Português, em Belém, esteve aberta durante o mês de Junho a «Exposição Francêsa», certame que foi inaugurado pelo Chefe de Estado, Senhor Marechal Carmona.

Para a realização da «Exposição Francêsa» foi o antigo Pavilhão de Honra completamente transformado, sendo de notar o bom gosto da decoração interior, bastante elogiado por muitos milhares de visitantes.

Esta manifestação de actividade reuniu centenas de expositores dos mais variados produtos de fabricação francêsa, como tecidos, perfumes, livros, móveis, automóveis, material agrícola, etc..

Uma das secções que despertou maior

interesse foi a dedicada ao turismo — uma das grandes riquezas da França. Parte de esta secção era ocupada pela representação dos caminhos de ferro inteligentemente instalada por Mr. Barjot, Chefe de Publicidade da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses.

No acto inaugural estava presente Mr. Goursat, Director da S. N. C. F. — que tomou parte no Congresso Internacional dos Caminhos de Ferro — e que em nome da importante empresa saudou o venerando Chefe de Estado.

O departamento dos caminhos de ferro na «Exposição Francêsa» era particularmente feliz na sua concepção, pois apresentava esplêndidas fotografias de regiões ser-

vidas pelos caminhos de ferro, as quais rodeavam a frente duma locomotiva moderna.

Num livro de folhas móveis apresentavam-se desenhos e textos sobre algumas das mais célebres regiões de França, chamando-se a atenção para as estradas da Bretanha e Normandia, do Jura e dos Vosges, dos Alpes e da Côte d'Azur, da Córsega e dos Pirineus, nos quais circulam os confortáveis auto-carros do S. N. C. F.

Havia o propósito de, neste departamento da «Exposição Francesa», mostrar as esplêndidas ligações ferroviárias de França e ainda os deste país com os restantes países da Europa e do Norte de África, chegando-se facilmente à conclusão de que a França tem hoje uma das melhores redes do mundo.

A representação dos caminhos de ferro franceses honra os serviços de publicidade da S. N. C. F., pois além dos gráficos, desenhos e fotografias, distribuíram-se em Belém artísticos folhetos, nos quais se

faziam referências às ligações ferroviárias com a Espanha e Portugal.

Esperam os caminhos de ferro franceses, em ligação com os caminhos de ferro espanhóis e portugueses, poder melhorar, dentro de pouco tempo, as relações entre os três países latinos, encurtando o tempo de duração de viagem entre Lisboa e Paris.

O «Boletim da C. P.» que ainda há pouco levou a França alguns dos seus assinantes, que tiveram ocasião de apreciar a esplêndida organização ferroviária daquele país amigo, regista com prazer a representação dos Caminhos de ferro na Exposição de Belém, aproveitando o ensejo para saudar todos os camaradas franceses.

Aos leitores que pretenderem visitar a França e que desejarem colher elementos para as suas viagens àquele país, podem pedi-los ao Representante Geral da Sociedade Nacional dos Caminhos de Ferro Franceses para Espanha e Portugal — Avenida José António, 57, em Madrid.





«PREPARANDO O ALMOÇO»

Foto de João José de Brito Abrantes, empregado de 1.^a classe da Divisão de Exploração

Concurso de Fotografia do «Boletim da C.

Os "Vencidos da Vida"

Por MANUEL DOS SANTOS CABANAS
Empregado de 1.ª da Divisão de Exploração

Aí por alturas de 1888, um grupo de amigos começara a reunir-se mensalmente em volta de uma mesa de hotel ou restaurante, no intuito de jantar e de combater em conjunto o crescente fastio da vida. Eram eles: os Condes de Ficalho e de Sabugosa, o Marquês de Soveral, Bernardo Pindela (Conde de Arnoso), Abílio Guerra Junqueiro, Carlos Lobo de Ávila (Carlos Valbom), António Cândido, Carlos Lima Mayer, Ramalho Ortigão e Oliveira Martins.

Eça de Queiroz, então em Paris, foi, desde logo, considerado adepto do grupo jantante. Os componentes, todos seus amigos, pareciam escolhidos a dedo por si. Quem, como ele, guardava tão boas recordações das ceias nas «Tias Camelas» e das noitadas no «Augusto», não podia desejar nada melhor. Por isso, amiudara agora as suas visitas a Portugal, só para participar desses jantares no «Bragança», que tanto barulho vinham fazendo na imprensa do País.

E, todavia, tudo se fizera sem intenção, muito espontâneamente e sem alarde.

Por isso, não constituía nem uma associação, nem um partido, nem um cenáculo. Não tinha nem estatutos, nem programa. Só existia entre eles a afinidade espiritual e a simpatia entre homens que gostavam de trocar impressões sobre os acontecimentos da vida contemporânea. Apenas, como o grupo precisava de um nome, Oliveira Martins, então às voltas com o seu pessimismo, lembrou o de «*Vencidos da Vida*» — ideia que foi aceita por unanimidade!

Lisboa implicara, porém, com o título. Entrou a julgar um nunca acabar de coisas. Por que havia de ser «*Vencidos da Vida*»? Era uma designação insultante e ninguém simpatizava com aquilo. Seria uma

associação secreta? Uma seita? Um partido político?

Um dia, José Dias Ferreira, Presidente do Conselho de Ministros, tendo encontrado Carlos Mayer, falou-lhe sobre o grupo e seus adeptos: Que ideal político os congregava? Quais as suas finalidades? E perguntalhe que papel desempenhava ele, entre os vencidos, sendo como eram: o Conde de Arnoso, o primeiro diplomata português; Eça de Queiroz, o primeiro novelista; Ramalho Ortigão, o primeiro crítico; Oliveira Martins, o primeiro historiador; Guerra Junqueiro, o primeiro poeta, etc., etc.

Então, Carlos Mayer respondeu:

— Eu sou, seguramente, o maior «careca de Portugal»... e, descobrindo-se, põe à mostra a sua enorme e luzidia calva...

Outros, versados em assuntos portugueses, viam na designação mais uma ironia lisboeta, como as que deram o nome de «Prazeres» ao seu cemitério, o de «Boa-Hora» ao seu tribunal de justiça e o de «Necessidades» ao palácio mais sumptuoso de Portugal. Era de crer que, pela mesma razão, verdadeiros triunfadores se dessem à fantasia de se chamarem a si próprios — vencidos. Fosse como fosse, o que é certo é que, para justificar o título, se tornou necessário criar uma teoria. Daí o vencidismo, estado de espírito que consistia em combater, por laços da boa amizade e espírito intelectual, os desalentos que lhes traziam o fracasso das suas esperanças em face da decadência social do século.

Filhos da chamada geração de 70, na sua maior parte companheiros de Antero do Quental, na celebrada «Questão Coimbrã»; integrados nas doutrinas revolucionárias do Cenáculo e no espírito das Conferências do Casino; iniciadores da nova escola literária, julgaram-se capazes de sa-

cedir os nervos do País e conceberam a esperança, e fizeram tudo no sentido de operar a transformação política, económica e religiosa da sociedade portuguesa.

Porém, decorridos vinte anos, verificaram, desiludidos, que nada tinham realizado e que os seus esforços tinham redundado em fracasso. Em face dos factos, o que eram eles senão vencidos da vida?

Por isso, passada a vertigem das suas miragens, cada um segue, desiludido, o seu caminho diferente.

Eça de Queiroz deixa de cultivar o romance de crítica à sociedade portuguesa dessa época, como o «Crime do Padre Amaro», «Primo Bazílio» e «Os Maias», e escreve a tese de «A Cidade e as Serras», em que zomba dos inventos da ciência e mete a ridículo todos os requintes da civilização e termina pelo triunfo das serras sobre as cidades.

Ramalho era outro decepcionado. Abandona a campanha formidável das «Farpas», desiludido e melancólico, e devota-se à tarefa de defender os velhos monumentos e exaltar com carinho e amor as antigas indústrias regionais e escreve a «Arte Portuguesa».

Oliveira Martins abandona o iberismo e a economia, e consagra-se à tarefa de reconstruir a vida dos grandes homens do renascimento português.

E, assim, outros seguem também orientação diferente. Alguns, dedicando-se ao vício de coleccionadores de bric-a-brac, vivendo à procura de medalhas, cacos, moedas, gravuras, etc., etc. Tinham todos perdido as suas ilusões.

Portanto, estes homens, que tanto esperavam do seu século e que tudo tentaram para que os seus sonhos se não desfizessem, tinham o direito de se intitular «vencidos da vida».

Todavia, os seus adversários não participavam dessa opinião. Consideravam-nos como elegantes insolentes, amigos de prazeres mundanos — um mau exemplo para o País, uma perigosa ameaça para a mocidade.

Eles, porém, não se davam por atingidos. Pelo contrário, respondiam às críticas, redobrando a publicidade em redor dos seus festins. Para dar maior grandeza às suas

festas, passaram as suas reuniões dos hotéis para os palacetes da Rua dos Caetanos, umas vezes em casa do Conde de Ficalho, outras em casa de Carlos Mayer. Outras vezes, ainda, iam para o campo, nos arredores de Lisboa. De tudo, «O Tempo» — jornal do vencido Carlos Lobo de Ávila, — dava notícia: da alegria reinante e das ementas organizadas de acordo com a mais rigorosa exigência às tradições da cozinha portuguesa. Faziam fotografias, caricaturas e corriam anedotas para distinguí-los. Um dia, quando em casa dos Condes de Valbom se festejava o aniversário de Carlos Lobo de Ávila, com o maior esplendor, rompem os vencidos por uma porta, reúnem-se no meio do salão e cantam em coro a «rosa tirana» — música muito em voga, com versos adaptados a cada um deles.

Conta-se que, outra vez, depois de um jantar, atravessando o Largo das Duas Igrejas, encontraram o sacristão a deitar azeite nos gonzos da porta de ferro. Então, Eça, de monóculo assestado, dispara-lhe esta pergunta: — Isso é que são os santos óleos?

O sacristão, indignado, responde-lhe com um palavrão.

Mas o grupo já vai longe, a rir, ruidosamente.

Tudo isto constituía, para aqueles que simpatizavam com o grupo, uma maravilha, mas para os que antipatizavam com ele, muito especialmente os adeptos do romantismo, era um escândalo que ofendia toda a gente.

Fialho de Almeida, mal humorado, do seu canto do Café Martinho, fazia blagues contra eles e comentava para os boémios da sua corte:

«Depois do jantar o que intentam é digerir. A digestão finda, se alguma coisa ao longe miram, tanto pode ser um ideal como um «water closet». A história nem sempre fixa os nomes dos que bebem champagne e comem sardinhas assadas».

Outro que não suportava o grupo era Pinheiro Chagas.

Por ocasião de um jantar em honra de Eça de Queiroz, em sinal de regozijo pela sua recente chegada de Paris, arremete com eles num artigo que publica no «Cor-

reio da Manhã». Manifesta, nesse artigo, estranheza em que os amigos do autor de «Primo Bazílio» quisessem também crismá-lo com o nome de vencido, no momento em que ele se empenhava pelo êxito da «Revista de Portugal». E, sabendo que Eça era muito supersticioso, terminava que tal homenagem era de muito mau agouro.

hoje o retrato social dos Vencidos da Vida, um por um, para lhes contestar este título acabrunhante, continua e engrossa o ruído de publicidade de que a imprensa tem erigido ultimamente em torno deste grupo jantante, com considerável desgosto dos homens simples que o compõem».

« ».



Gravura em madeira

Por MANUEL CABANAS

OS VENCIDOS DA VIDA

Da esquerda para a direita, sentados: António Candido, Conde de Ficalho, Eça de Queiroz e Ramalho Ortigão, *De pé:* Bernardo Pindela (Conde de Arnoso), Guerra Junqueiro, Marquês de Soveral, Oliveira Martins, Carlos Lobo de Avila (Carlos Valbom), Carlos Lima Mayer e Conde de Sabugosa

No dia seguinte, «O Tempo» cedia as colunas do artigo de fundo para a resposta de Eça: — «Noblesse oblige». Ou bem somos o órgão dos vencidos ou bem o não somos!».

O artigo de Eça tinha o mesmo título do de Pinheiro Chagas: «Vencidos da Vida».

«O amável «Correio da Manhã», fazendo

«Homens que assim se reúnem, poderiam logo, neste nosso bem amado País, ser suspeitosos de constituírem um sindicato, uma filarmónica, ou um partido. Tais suposições seriam desagradáveis a quem se honra de costumes comedidos; e o respeito próprio obriga-os a especificar bem clara-

mente, em locais, que, se em certo dia se congregam, é apenas para destaparem a terrina da sopa e trocarem algumas considerações amargas sobre o «Colares».

«De resto, o sussurro atónico que, de cada vez, levantam estas refeições periódicas, não é obra sua — mas da sociedade que, com tanto interesse, os espreita. Eles comem — a sociedade estupefacta, murmura. O que é, portanto, estranho não é o grupo dos vencidos, o que é estranho é uma sociedade de tal modo constituída que no seu seio assume proporções de escândalo histórico, o delírio de onze sujeitos que uma vez por semana se alimentam».

«O que de resto parece irritar o nosso caro «Correio da Manhã», é que se chamem «vencidos» aqueles que para todos os efeitos públicos parecem ser realmente «vencedores». Mas que o querido órgão, nosso colega, reflita que para um homem, o ser vencido ou derrotado na vida depende, não da realidade aparente a que chegou — mas do ideal íntimo a que aspirava».

« »

«Dito isto, só podemos ajuntar que os vencidos oferecem o mais alto exemplo moral e social de que se pode orgulhar este País. Onze sujeitos que há mais de um ano formam um grupo, sem nunca terem partido a cara uns aos outros; sem se dividirem em pequenos grupos da direita e da esquerda; sem terem, durante todo este tempo, nomeado entre si um presidente e um secretário perpétuo; sem se haverem dotado com uma denominação oficial Reais Vencidos da Vida ou Vencidos da Vida Real ou Nacional; sem arranjam estatutos aprovados pelo Governo Civil; sem emitirem acções; sem possuírem hino nem bandeira bordada por um grupo de senhoras «tão anónimas quanto delicadas»; sem iluminarem no Primeiro de Dezembro; sem serem elogiados no «Diário de Notícias» — estes homens constituem uma tal maravilha social que certamente para o futuro, na ordem das coisas morais, se falará dos «Onze de Braganza», como na ordem das coisas heróicas se fala dos «Doze de Inglaterra».

«Dissemos».

Eça dava, assim, nas poucas linhas deste artigo, as bases iniciais da teoria do vencidismo. A verdadeira doutrina, essa veio depois nas páginas da «Revista de Portugal», na «Correspondência de Fradique Mendes».

Fradique Mendes não existiu. E' uma figura ideal, feita de pedacinhos dos amigos de Eça de Queiroz. A sua robustez, por exemplo, foi ele buscá-la à de Ramalho Ortigão.

E', pois, no personagem de Fradique Mendes que Eça reúne as qualidades predominantes dos seus companheiros do grupo dos vencidos.

Estava, pois, definitivamente constituído o grupo, e só o destino inexorável o dissolve, quando a morte suprime dois dos seus membros, e o seu espectro fica a esvoaçar sobre os outros.

Entre as muitas fotografias que existem dos vencidos, há uma, tirada nos jardins do Conde de Arnoso, que, com o decorrer dos anos, se tornou célebre e adquiriu foros de fatalismo. Figuram nela dez vencidos. Falta um — António Cândido.

No meio da escada, vêem-se Carlos Lobo de Ávila e Oliveira Martins; em baixo, colocados sem nenhuma ordem aparente, os restantes.

Quis o acaso que os primeiros vencidos a tombar, em plena mocidade ainda, fossem os dois que se encontram na escada. Primeiro, Oliveira Martins (1894); e, depois, Carlos Lobo de Ávila (1895).

Os que estão a seguir são o Conde de Ficalho, Eça de Queiroz e Carlos Mayer. Vinham tombando por ordem, implacavelmente. Qual destes seria agora o primeiro?

Eça de Queiroz, que era muito supersticioso, teve o pressentimento que seria ele e, quando punha os olhos na fotografia fatal, ficava possuído dum sentimento de profundo terror.

E o anátema cumpriu-se.

Eça de Queiroz foi o terceiro vencido que a morte arrebatou: faleceu em Paris, em 1900.

Estava desfeito o grupo.

Fialho de Almeida tinha-se enganado. Desta vez, a história fixara os nomes dos que comiam sardinhas assadas regadas com «champagne».

DIVISÃO DE EXPLORAÇÃO - Sua organização

Pelo Dr. ALVARO COUTINHO LOBO ALVES
Chefe dos Serviços Gerais

EM 1 de Janeiro de 1947, simultaneamente com a incorporação na rede da C. P. das linhas de caminho de ferro anteriormente exploradas por outras empresas ferroviárias, foram separados da Divisão de Exploração os Serviços de natureza essencialmente comercial, com os quais se formou a nova Divisão Comercial.

A Divisão de Exploração conservou os restantes Serviços que anteriormente a constituíam, a que se juntaram mais dois, um transferido da Divisão de Via e Obras e outro organizado de novo, em obediência a instantes necessidades de serviço.

A Exploração conservou a sua antiga e tradicional orgânica, ou seja o desdobramento em Serviços Centrais e Serviços Regionais.

Os Serviços Centrais são os seguintes:

- Serviços Gerais.
- Serviço de Instrução Profissional.
- Serviço de Estudos e Aprovisionamentos.
- Serviço do Movimento.
- Serviço de Telecomunicações e Sinalização.

Os Serviços Regionais são constituídos por:

- Circunscrições.
- Secções de Exploração.
- Delegações.
- Estações e apeadeiros.

Como é sabido, todos estes departamentos dos Serviços Regionais da Divisão de Exploração são comuns à Divisão Comercial, pois, como dissemos no Artigo inserto no «Boletim da C. P.» de Janeiro do ano corrente, dada a conexão existente entre

os órgãos de execução de serviço de ambas as Divisões, qualquer separação não seria exequível, nem talvez aconselhável, o que não quer dizer que alguns desses departamentos (como, por exemplo, as Secções de Exploração, de Contabilidade e Comerciais) não devem ser consideradas mais afins a uma ou outra das Divisões.

Além dos departamentos Regionais acima indicados, outros existem ainda que, por serem privativos do Serviço de Telecomunicações e Sinalização, serão adiante mencionados quando tratarmos, em especial, deste Serviço.

* * *

Vejamos agora, muito sucintamente, qual a constituição e principais atribuições dos diversos Serviços Centrais:

Serviços Gerais

Tratam de todos os assuntos relativos às admissões, nomeações, promoções, transferências e outras alterações de situação, ou de abonos, dos onze mil agentes da Exploração, do processo das respectivas folhas de vencimento e ainda da contabilização da despesa da Divisão.

Os Serviços Gerais, embora administrativamente pertencentes à Exploração, são comuns à Divisão Comercial, não só por esta não dispor de Serviços Gerais privativos, mas ainda em consequência de também ser comum a ambas as Divisões a quase totalidade do pessoal dos Serviços Regionais.

Os Serviços Gerais compreendem as seguintes repartições:

- Recrutamento e Mutações.
- Assuntos Gerais.
- Trens e Revisão de bilhetes.

- Processo de Folhas de Vencimento.
- Contabilidade da Despesa.

A repartição do Processo de Folhas de Vencimento conta ainda três secções externas, localizadas em Campanhã, Figueira da Foz e Mirandela. Estas secções são consideradas a «extinguir», ou seja, subsistirão apenas enquanto se mantiverem ao serviço os agentes das linhas incorporadas que actualmente as constituem, aos quais se tem permitido a continuação nos seus anteriores locais de trabalho, embora com prejuízo da actual organização do serviço, para os poupar às dificuldades da deslocação para Lisboa.

Serviço de Instrução Profissional

Tem a seu cargo a orientação da instrução profissional do pessoal dos Serviços Regionais da Divisão de Exploração e Divisão Comercial, e a realização de exames.

A organização definitiva deste Serviço não está ainda completamente efectivada, motivo porque não se indicam os seus órgãos constitutivos.

Serviço de Estudos e Aprovisionamentos

Compete-lhe o estudo dos assuntos relativos à ampliação ou modificação de linhas, edifícios, sinalização, ou obras novas, a dentro dos limites das estações; e, de uma forma geral, a apreciação e informação dos assuntos de carácter técnico que não sejam da competência especial dos restantes Serviços da Divisão.

Compreende os seguintes organismos:

- Repartição Técnica.
- Sala de Estudos.
- Inspecção do Pequeno Material.
- Oficina de Encerados e Cordas (em Alcântara-Terra).

A Inspeção do Pequeno Material tem uma Delegação em Ermezinde, cujo objectivo é a distribuição de materiais às estações ao Norte do rio Douro.

Serviço do Movimento

22 Tem a seu cargo o estudo e a execução dos horários e das diversas operações para

assegurar o transporte de passageiros e de mercadorias.

Compreende as seguintes repartições:

- Organização de Transportes.
- Fiscalização de Serviços.
- Utilização de Material.
- Expediente e Arquivo.

Serviço de Telecomunicações e Sinalização

Compete-lhe o estudo e execução dos trabalhos relativos às comunicações telegráficas e telefónicas, à sinalização eléctrica e mecânica e ainda à reparação de relógios, pára-ráios dos edifícios, máquinas de escrever e de calcular.

Compreende os seguintes organismos:

- Repartição de Expediente.
- Oficina (na Cruz da Pedra).
- Armazém (na Cruz da Pedra).
- Serviços Regionais.

Os Serviços Regionais privativos do Serviço de Telecomunicações e Sinalização, são actualmente constituídos por:

— 4 *Secções de Telecomunicações* — Campanhã (1.^a), Figueira da Foz (2.^a), Lisboa-Rossio (3.^a) e Barreiro (4.^a).

— 30 *Lanços*.

— 59 *Cantões*.

— 8 *Postos de sinalização eléctrica centralizada*, nas estações de: Porto, Campanhã, Porto-Trindade, Rio Tinto, Ermezinde, Lisboa-Rossio, Campolide e Pinhal Novo.

— 6 *Postos de sinalização mecânica centralizada*, sendo 1 na estação de Coimbra, 4 na de Entroncamento e 1 na de Chelas.

Serviços Regionais

São comuns, como se disse, à Divisão de Exploração e à Divisão Comercial, e constituídas pelas Circunscrições a seguir indicadas, das quais se menciona apenas as Secções de Exploração, por serem os organismos mais directamente ligados à Divisão de Exploração.

1.^a Circunscrição — Campanhã

Compreende 5 Secções de Exploração: Viana do Castelo (1.^a), Porto-Boavista (2.^a),

Campanhã-Circulação (3.^a) e Campanhã-Mercadorias (4.^a) e Gaia (5.^a). Conta ainda, actualmente, 88 estações e 25 apeadeiros guarnecidos por pessoal.

2.^a Circunscrição — Régua

Compreende 5 Secções de Exploração: Livração (6.^a), Régua (7.^a), Vila Real (8.^a), Mirandela (9.^a) e Pocinho (10.^a). Conta ainda, actualmente, 89 estações e 11 apeadeiros guarnecidos por pessoal.

3.^a Circunscrição — Figueira da Foz

Compreende 5 Secções de Exploração: Figueira da Foz (11.^a), Coimbra B (12.^a), Pampilhosa (13.^a), Guarda (14.^a) e Sernada (15.^a). Conta ainda, actualmente, 90 estações e 13 apeadeiros guarnecidos por pessoal.

Nesta Circunscrição está incluído o troço de linha Coimbra-Serpins, que desde 1946 se encontra no regime de exploração económico, estando entregues a Encarregados contratados 2 estações e 2 apeadeiros.

4.^a Circunscrição — Entroncamento

Compreende 4 Secções de Exploração: (16.^a), Castelo Branco (17.^a), Torre das Var-

gens (18.^a) e Setil (19.^a). Conta ainda, actualmente, 59 estações e 10 apeadeiros guarnecidos por pessoal.

Nesta Circunscrição está incluído o troço de linha Torre das Vargens-Elvas, que desde 1949 se encontra no regime de exploração económico, estando entregues a Encarregados contratados 2 estações.

5.^a Circunscrição — Lisboa P.

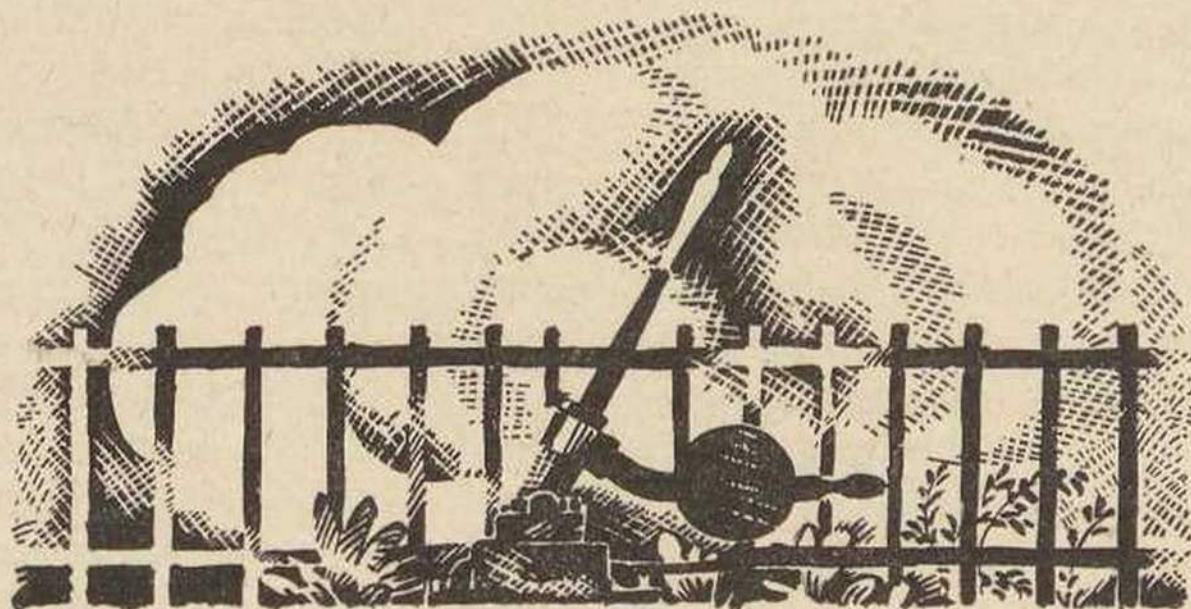
Compreende 4 estações de Exploração: Caldas da Rainha (20), Lisboa-Rossio-Circulação (21.^a), Lisboa-P-Mercadorias (22.^a) e Alcátara-Terra-Mercadorias (23.^a). Conta ainda, actualmente, 51 estações e 12 apeadeiros guarnecidos por pessoal.

6.^a Circunscrição — Barreiro.

Compreende 3 Secções de Exploração: Setúbal (24.^a), Vendas Novas (25.^a) e Évora (26.^a). Conta ainda, actualmente, 65 estações e 5 apeadeiros guarnecidos por pessoal.

7.^a Circunscrição — Beja.

Compreende 3 Secções de Exploração: Beja (27.^a), Funcheira (28.^a) e Faro (29.^a). Conta ainda, actualmente, 51 estações e 4 apeadeiros guarnecidos por pessoal.



Telecomunicações e Sinalização

P o r J O S É D A C O S T A

OS vários serviços técnicos ou burocráticos da Companhia constituem um conjunto indivizível e com uma só finalidade:—assegurar a marcha do serviço de modo a satisfazer simultaneamente os interesses do Público e os da Companhia.

Potentes locomotivas rebocando o mais moderno ou luxuoso material circulante, tornam-se de pouca utilidade se a «via» e as pontes não tiverem solidez que permita velocidades e comodidade; o bom material circulante, a via e pontes com todas as condições de resistência serão de rendimento mínimo se ao longo da linha não existirem instalações de telecomunicações e de sinalização que, nos limites do possível, garantam a segurança e regularidade das circulações.

Todos estes elementos conjugados se tornariam praticamente inúteis se não existissem horários devidamente estudados, se faltassem elementos coordenadores e orientadores, se não houvesse disciplina no pessoal, se as oficinas não estivessem bem apetrechadas, e os armazens bem abastecidos.

Dispondo-se de todos estes elementos é indispensável que os Serviços trabalhem em completo e mútuo entendimento pois só assim se podem obter resultados que satisfaçam o Público, mantenham e elevem o bom nome da Companhia.

Com que meios concorre o Serviço de Telecomunicações e Sinalização para se conseguirem aquelas finalidades?

É o que se pretende esclarecer, dando uma ideia bastante sumária dos elementos que este Serviço dispõe para cumprir a sua missão.

No momento presente apenas as estações de Lisboa Rossio, Campolide, Pinhal Novo, Porto, Campanhã, Rio Tinto e Ermesinde estão guarnecidas com «Postos de sinalização eléctrica centralizada», dos tipos mais modernos que até à data das suas montagens se construíam.

Excluídas aquelas estações e a de Porto Trindade, cuja sinalização, também centralizada, é constituída por um conjunto de sinais luminosos, comando mecânico de agulhas e encravamentos eléctricos e mecânicos, apenas as estações de Coimbra, Entroncamento e Chelas estão apetrechadas com «Sinalização mecânica centralizada», tipo «Saxby».

Nas restantes estações da Rêde Geral a sinalização é do tipo mecânico, comandada por transmissões funiculares e constituída por discos e semáforos, que em várias estações estão encravados com os itinerários por intermédio de fechaduras e cadeados «Bouré».

Para atender às necessidades resultantes dum possível aumento de densidade de tráfego, o Serviço de Estudos e Aprovisionamentos estuda os programas de ampliação ou modificação das instalações existentes e os de novas instalações, programas esses que na devida oportunidade serão materializados e executados pelo Serviço de Telecomunicações e Sinalização.

Em princípio poderemos considerar na Rêde Geral quatro grupos de linhas a guarnecer com sinalização adequada às suas necessidades:

1.º GRUPO — As linhas de grande intensidade de circulações. Para este grupo está

prevista a montagem de sinalização eléctrica em todas as suas estações e em plena via, adoptando-se o sistema designado por «Bloco Automático», no qual se divide a linha em secções electricamente isoladas de comprimento variável, entre 2 a 5 quilómetros, e guarnecidas de sinais luminosos comandados automaticamente pelos comboios em marcha. O funcionamento das instalações de cada secção baseia-se em princípios idênticos aos que se utilizam nos actuais circuitos de via dos postos de sinalização eléctrica centralizada.

O sinal de entrada em cada secção só dará «via livre» depois dum comboio a ter percorrido por completo e de toda a sua composição ter entrado na secção imediata.

2.º GRUPO — O de linhas de tráfego médio.

Nestas linhas todas as estações serão guarnecidas com sinais avançados, sinais principais e de sinais de saída duma estação com os de entrada das estações colaterais por meio de encravamentos estabelecidos electricamente entre essas estações.

É o chamado «Cantonamento por sinais encravados» em que estes podem ser do tipo luminoso ou do tipo mecânico e em que os sinais de saída só poderão ser abertos depois da estação de destino do comboio dar a indispensável autorização, condição esta já aplicada no «Consentimento» entre as estações de Lisboa Rossio, Campolide e de Porto-Campanhã.

3.º GRUPO — Formado por linhas de pouco movimento, cujas estações devem ser devidamente sinalizadas com sinais avançados, principais e de saída, com comando e encravamentos mecânicos, nas quais os avanços serão concedidos telefonicamente, norma esta actualmente em vigor na Rede Geral.

4.º GRUPO — É constituído por linhas de tráfego mínimo, nas quais se aplicará a chamada «Exploração Económica» já adoptada na linha da Louzã e do Alto Leste.

Excluídas as linhas e estações do 1.º Grupo para as quais estão previstos encravamentos ou condicionamentos eléctricos, para todos os outros grupos, com excepção

de algumas estações mais importantes, os encravamentos a estabelecer entre itinerários e sinais serão do tipo mecânico, funcionando em condições idênticas às do actual sistema «Bouré», sendo no entanto de prever que, em casos especiais, esses encravamentos serão reforçados por condicionamentos estabelecidos electricamente.

É evidente que um programa com este vulto, só poderá ser executado a longo prazo, o que não quer dizer que não sejam devidamente sinalizados dentro de prazos relativamente curtos alguns troços de linha ou estações mais importantes.

* * *

Certamente, ainda milhares de agentes se recordam de que a quase totalidade de comunicações entre estações eram estabelecidas por intermédio dos telégrafos «Breguet» com os seus comutadores transmissores, receptores e despertadores alimentados por baterias de pilhas, cuja limpeza e conservação constituíam o que se chama «uma carga de trabalhos» para o pessoal.

Além dos numerosos aparelhos e pilhas necessárias as comunicações através dos «Breguet» eram demoradas e exigiam um razoável treino do pessoal para serem convenientemente transmitidas e recebidas.

Nesta data, excluído o troço de Contendas-Vilar Formoso na linha da Beira Alta, todas as instalações «Breguet» foram, a partir de 1938, retiradas de serviço e substituídas por instalações telefónicas, do que resultou não só maior facilidade e rapidez de comunicações mas também uma grande economia nas despesas de instalações e de manutenção.

Também em 1939 se iniciaram trabalhos de regularização e consolidação dos postes ou apoios e a sua beneficiação, substituindo-se as antigas cruzetas de tubo de ferro usado e posteletes com suportes curvos de campânulas por cruzetas de madeira creosotada, porque este material além da sua grande duração, permite um quase perfeito isolamento das linhas telefónicas e portanto menos possibilidades de ruídos estranhos na audição. Ainda, e pela mesma razão, se tem montado ultimamente muitas centenas de quilómetros de linhas de retorno metá-

lico, afim de se evitarem os «retornos por Terra», pois as comunicações telefónicas através de linhas nestas últimas condições são sempre muito ruidosas, e até por vezes praticamente impossíveis, em especial nas regiões atravessadas por linhas de transporte de energia eléctrica.

Nos anos de 1947 e 1948 muito se beneficiaram algumas linhas telefónicas a grandes distâncias com montagem de 3.300 kms. de linhas de fio de cobre, dos quais 2.410 kms. de novas linhas e 890 kms. em substituição de fio de ferro.

Entre os trabalhos de ampliação da rede telefónica está prevista a montagem de telefones selectores, o conhecido «Trafic», em todas as estações, depósitos e reserva de máquinas, e a instalação de aparelhos automáticos selectores para estabelecer ligações entre os Serviços Centrais e os Serviços Regionais.

As instalações e linhas aéreas a cargo do Serviço de Telecomunicações e Sinalização, e a sua evolução nos últimos anos, podem resumir-se nos seguintes números:

1.º Linhas aéreas

Quilómetros de linhas :	1935	1939	1949
De cobre	2.600	2.690	6.290
De ferro.	9.900	13.130	16.050
Total.	12.500	15.820	22.340

Postes	32.900	34.160	48.050
Campânulas . . .	165.000	227.900	316.400

2.º Instalações eléctricas (excluídos os postos de sinalização eléctrica centralizada:

Telefones	690	710	2.480
Quadros telefónicos	224	240	1.450
Discos de comando eléctrico	84	127	120
Instalações «Breguet»	(a)	255	17
Aparelhos diversos	3.176	5.073	6.825
Total de aparelhos eléctricos . . .	4.174	6.405	10.890

26	Pilhas	6.650	13.000	18.300
----	------------------	-------	--------	--------

3.º Instalações mecânicas (excluídos os postos de sinalização mecânica centralizada (b)

Discos	975
Semáforos. . . .	340
Fechaduras centrais «Bouré» .	195
Cadeados «Bouré»	1.890
Total de aparelhos mecânicos . . .	3.400

Na montagem e conservação corrente destas linhas e das instalações eléctricas, gastaram-se nos últimos 10 anos grandes quantidades de materiais, entre os quais avultam :

421.600 quilos de fio de ferro e de cobre
159.700 campânulas
17.800 posteletes de madeira creosotada
55.500 travessas de madeira creosotada para cruzetas
1.700 telefones
1.200 quadros telefónicos
3.900 postes de carril
62.000 metros de cabos e fios isolados
70.000 pilhas.

* * *

Para os serviços de escritório, direcção e fiscalização dos trabalhos, montagem, conservação e reparação das linhas aéreas e das instalações, dispõe, nesta data, o Serviço de Telecomunicações e Sinalização de 244 agentes do Quadro e Suplementares, dos quais 7 no Serviço Central, 53 na Oficina e Armazém da Cruz da Pedra e 184 nos Serviços Regionais.

(a) Em 1935 estavam entregues aos «Serviços Técnicos» da Divisão de Exploração

(b) Até princípios de 1949 estavam encorporados no Serviço de Obras Metálicas da Divisão de Via e Obras.

PESSOAL

AGENTES QUE PRATICARAM ACTOS DIGNOS DE LOUVOR



Abílio Martins, chefe de lanço de 2.^a classe, encontrou num comboio um chapéu de chuva, que prontamente entregou ao revisor.

Vasco Gouveia da Silva Vargas, factor de 2.^a classe em Lisboa R., encontrou numa carruagem uma carteira com 270\$00 Esc., que entregou ao chefe daquella estação.



Cipriano de Oliveira Rilha, marinheiro de 2.^a classe da via fluvial, encontrou uma gabardina no vapor «Trás-os Montes», que imediatamente entregou ao chefe do Barreiro.

Júlio de Carvalho, chefe do distrito n.º 54, encontrou no comboio 164 uma mala de senhora com objectos de uso pessoal e a importância de Esc. 278\$00, que entregou ao chefe de Lisboa R.



José Nunes, chefe de cantão de 1.^a classe, foi gratificado com a importância de Esc. 500\$00, pelo esforço e dedicação manifestados nos trabalhos de sinalização e encravamentos de Cacém e Mercês.

Augusto Gomes Pinto, operário de 1.^a classe, foi gratificado com a importância de Escudos 200\$00 pelo esforço e dedicação manifestados nos trabalhos de sinalização e encravamentos de Cacém e Mercês.



António Jorge, operário de 2.^a classe, foi gratificado com a importância de Esc. 200\$00, pelo esforço e dedicação manifestados nos trabalhos de sinalização e encravamento de Cacém e Mercês.

António da Silva, operário de 3.^a classe, foi gratificado com a importância de Esc. 200\$00, pelo esforço e dedicação manifestados nos trabalhos de sinalização e encravamentos de Cacém e Mercês.



FALECIMENTOS



Valentim Soares de Figueiredo, inspector principal do Serviço Eléctrico e Hidráulico, admitido ao serviço da Companhia, como operário-electricista, em 23-10-923, passou a chefe de brigada em 18-1-925, a contra-mestre de 2.ª classe em 1-1-933, a Inspector em 1-7-940 e a Inspector principal em 1-1-948.



Eurico da Piedade Vieira, empregado de 3.ª classe da Reparação de Contabilidade, admitido ao serviço da Companhia em 1-11-947, como praticante de escritório, foi nomeado empregado de 3.ª classe em 1-11-948.



Celestino Jorge de Oliveira, vigilante do depósito de Figueira da Foz-Alfarelos, admitido ao serviço da Companhia, como operário-montador, em 30-7-919, foi nomeado fogueiro de 2.ª cls. em 22-8-23, fogueiro de 1.ª cls. em 1-1-926, maquinista de 3.ª cls. em 1-1-928, de 2.ª cls. em 1-1-930, de 1.ª cls. em 1-1-939 e vigilante em 1-4-945.



Balbino Martins Júnior, maquinista principal do Depósito de Barreiro, admitido ao serviço da Companhia, em 30-8-912, como aprendiz, foi nomeado fogueiro de 2.ª classe em 1-1-919, maquinista de 2.ª cl. em 22-3-924, de 1.ª cl. em 1-1-933 e maquinista principal em 1-1-943.



Justino Castanheira, guarda de estação de Lisboa-P., admitido como carregador suplementar em 13 de Outubro de 1926, foi nomeado carregador em 21 de Julho de 1929 e promovido a agulheiro de 3.ª classe em 21 de Janeiro de 1936, passando a guarda de estação em 21 de Julho de 1937.



José Santos Caldeira, agulheiro de 3.ª classe de Mercês, admitido como carregador suplementar em 17 de Janeiro de 1929, foi nomeado carregador em 21 de Julho de 1939 e promovido a agulheiro de 3.ª classe em 21 de Julho de 1941.



Manuel Matias, guarda-freios de 1.ª classe de Lisboa, admitido como carregador em 1 de Junho de 1919, foi promovido a guarda-freios de 3.ª classe em 1 de Julho de 1921, a guarda-freios de 2.ª classe em 1 de Outubro de 1929 e a guarda-freios de 1.ª classe em 1 de Janeiro de 1939.



José Joaquim Raimundo, fogueiro de máquinas fixas, do depósito de Campolide, admitido ao serviço da Companhia, como limpador, em 28-4-923, passou a fogueiro de máquinas fixas em 1-4-946.



João Mateus, operário ajudante das obras metálicas, Ovar, admitido como serralheiro auxiliar em 1/2-932, nomeado para o quadro como operário ajudante, em 8/11-944.



Francisco Pinto, carregador de Campanhã, admitido como carregador eventual em 11 de Novembro de 1918, foi nomeado carregador em 21 de Novembro de 1925.

**Este número é dedicado à
Divisão da Exploração**

S u m á r i o

**Saudação, por Alberto de Sousa e
Lima Rêgo.**

Colónias de Férias.

**Educação e selecção profissionais, por
Botelho de Sousa.**

**Por Espanha: O comboio «Talgo» é já
um facto, por Gabriel Uriguen.**

**Estações mecanizadas, por José de
Souza Gomes.**

Um exemplo.

**Os caminhos de ferro franceses na Ex-
posição de Belém.**

**Os «Vencidos da Vida», por Manuel dos
Santos Cabanas.**

**Divisão de Exploração-Sua organização,
por Alvaro Coutinho Lobo Alves.**

**Telecomunicações e sinalização, por
José da Costa.**

Pessoal



**NA CAPA: Posto de Sinalização
Eléctrica de Campolide**